9e Année ⌀ N° 411 — 50 centimes. — 4 Août 1906 ⌀ Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

POTTIER

nt du Tour de France,
u bicyclette Peugeot.

Voir pages 570 à 573).

DANS CE NUMÉRO :

Le Tour de France

La traversée de Paris à la nage

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén^r-const^r
104, avenue de Villiers, Paris.

Bicyclettes neuv. de g^d luxe, course et route garant. dep. 120f ; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves^r commande, route et course, 2 à 6 chev^x dep. 500 f. ; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et s^r commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité^s de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.

PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03.

ESSAYEZ TOUS LE NOUVEAU

PNEU CALMON

DÉPÔT à PARIS : 23, Rue Ruhmkorff.

Etablissements Bergougnan & C^ie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle, Paris.

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur
Le moins cher

E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES

95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

Lire *Je Sais Tout*

SUSPENSOIR MILLE
élastique sans sous-cuisses, 2 f
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CA
BANDAGES CURATIFS, BAS-VA
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marce

MARINES (Seine-et-C
Route de Paris à Dieppe par Pontoise et Gis
Hôtel de Paris ZIMMERMANN, Prop
Recommandé aux tour
Garage pour autos. fosse. Chambres très conf
Cuisine soign^ée.

Nouveauté !!!
LES PLAQUES et Papiers de la **S.I.P** au Bro CITRA supé
5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demand*

HERNIE GUÉR

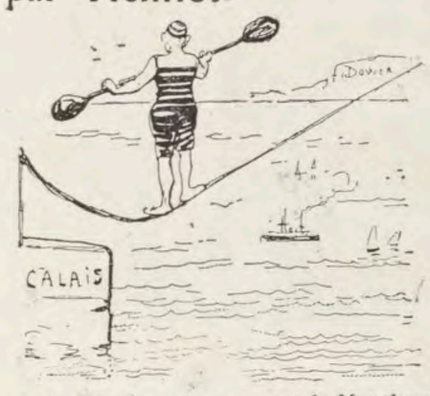
par le Nouveau BANDAGE M
Accepté p^r la Société de Chirur
Recommandé par
Membres du Corps M
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. L peut se livrer à tous les travaux sans éprouver Par sa pression constante il mène à la guérison Env. C
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Hono

COMPTOIR BISON
E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS
Vente directe au particulier. — Exp
Demandez le Catalogue illustré
Chronomètres, Montres artistiques,
Réveils. Bijouterie. — Maison de c

La Semaine Comique, par Henriot.

— Aujourd'hui, dimanche, j'ai fait 125 kilomètres à pied.
— Malheureux ! est-ce bien ainsi que le législateur avait compris que vous emploieriez le repos hebdomadaire ?

— Qu'est-ce que tu as ?
— Il me semble que j'entends toujours un auto m'arrivant dans le dos. .
— Mais mon ami, c'est de l'auto-suggestion !



Une autre manière de traverser la Manche qui serait plus pratique que la natation pour établir des communications entre la France et l'Angleterre.

Impuissante à supprimer la mort du taureau, la Société protectrice des animaux lui fait du moins accorder un chapeau de paille pour préserver ses derniers moments des ardeurs du Soleil...

Se Méfier des Contrefaçons
POUR
MAIGRIR
sans nuire à la santé, prenez le
Thé Mexicain du Dr JAWAS
Seul remède végétal et inoffensif pour maigrir sûrement et sans régime. Réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
Cure idéale pour rester jeune et mince.
SUCCÈS UNIVERSEL.
Boîte 5 fr. ; 6 Boîtes 28f f^co mandat dans toutes Pharmacies.
Pharie VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

TOURISTES, CHASSEURS, CYCLISTES ! *faites usage du*
TRÉSOR DU SPORTSMAN souverain contre toutes les irritations de la peau
franco 1f. 10. Phar. Brunschwik, 328, r. Vaugirard, Paris (15e

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

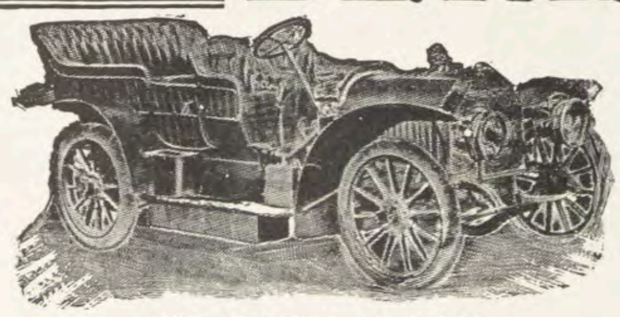
VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE
GARANTIE
BEAU & C^ie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de 100 comprimés — EXIGER LA MARQUE : VICHY-ÉTAT

L'idéal du grand touriste, c'est la Voiture **BERLIET**

La grande victorieuse en 1905



Détient le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON
Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons à LYON
Agents à Paris : H. TART et C^ie, 2, Avenue Alphand

PRENEZ GARDE, Mad
vous commencez à grossir et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours Dragées de **THYROÏDINE BOUT**
votre taille restera ou redeviendra s
LE FLACON : 10 FR. — Envoi franco contre mand
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun,
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

Pneumatiques-cuir

Sams
Breveté S.G.D
Antidérapa imperfor
aussi bons pour que pour la v
10, rue Franç PARIS
Adr. Télégr. Pn
Téléph. 544-33
Maisons à Berlin. Bo Bruxelles, Chicago, G Londres, New-York, V Milan.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cu Liquides astring
GUÉRISON RAP
et rapide des ma contagieuses ; trè cace dans les ma de la vessie : cystite catarrhe, hématu
113, faub. St-Honoré

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

4 Août 1906 — N° 411
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254 88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LE CRITÉRIUM DE RÉGULARITÉ — LE GAGNANT, HAUTVAST, A LA ROCHE-BAYARD

Le Critérium de régularité, qui s'est disputé du 20 au 26 juillet, était réservé aux voitures de touristes. Il comprenait cinq journées d'étapes assez dures sur les routes belges, hollandaises, allemandes et françaises, suivies d'une course de 500 kilomètres sur le Circuit de la Meuse, aux environs de Dinant, destinée à classer les concurrents. Hautvast, sur sa voiture Pipe, *munie de pneumatiques* Michelin, *a été le grand vainqueur. Il a fait le meilleur temps de tous les concurrents, couvrant les 504 kilom. 500 du parcours en 6 h. 45 m. 14 s. 4/5, soit une moyenne de 74 kilom. 700 à l'heure. Le lendemain, il a enlevé la course de côte de Spa-Malchamps, en 4 m. 23 s. 2/5.*

(Voir l'article pages 564 et 565).

Le Critérium belge et les Concours

Le critérium belge classait les voitures de touristes par une course de vitesse succédant à cinq étapes longues et dures. Mais le poids minimum des voitures était trop peu élevé.

Il y a encore un certain nombre de constructeurs qui s'obstinent à ne considérer comme intéressantes que les courses de vitesse et à dédaigner lesconcours d'endurance.

Combien de fois pourtant les véritables amateurs se sont-ils élevés contre ce préjugé si contraire aux intérêts des touristes ! Car il faut bien le reconnaître, si la course de vitesse est pour eux un « amusement », ce ne peut, en aucun cas, être un enseignement : on sait parfaitement que les voitures de course sont construites d'une façon absolument spéciale et que les prouesses fantastiques qu'elles accomplissent n'ont aucun rappport avec ce qu'un touriste, si habile conducteur soit-il, peut demander à la meilleure voiture.

Quant à l'enthousiasme provoqué dans le public par les courses et que les partisans de celles-ci font valoir, il a bien souvent une origine peu recommandable. Il faut le reconnaître, beaucoup de gens qui suivent passionnément

Au contrôle de Prum (Allemagne).
L'itinéraire adopté pour les cinq étapes transportait successivement les concurrents en Belgique, en Hollande, en Allemagne et en France en passant par le Luxembourg.

L'arrivée à Dinant.
C'est Dinant, dans la superbe vallée de la Meuse, qui était le point terminus de la cinquième et dernière étape.

les courses y viennent uniquement pour avoir « le petit frisson de l'accident », ce qui explique l'affluence toujours considérable à tous les passages dangereux.

Soyez sûrs que si l'on pouvait promettre aux amateurs que de telle tribune on verra une voiture culbuter ce serait une bataille pour avoir des cartes.

La course de vitesse fit faire des progrès remarquables à l'automobile — on ne saurait trop le reconnaître — quand il s'agissait d'atteindre cet idéal d'un moteur très puissant sous un petit volume, mais le rêve est réalisé maintenant et au-delà des espérances. Le problème n'est plus là et ceux qui s'attardent aux courses de vitesse et ne comprennent pas l'intérêt des concours d'endurance sont aussi arriérés dans leur genre que les personnes qui, il y a quelque dix ans, attaquaient les courses de vitesse.

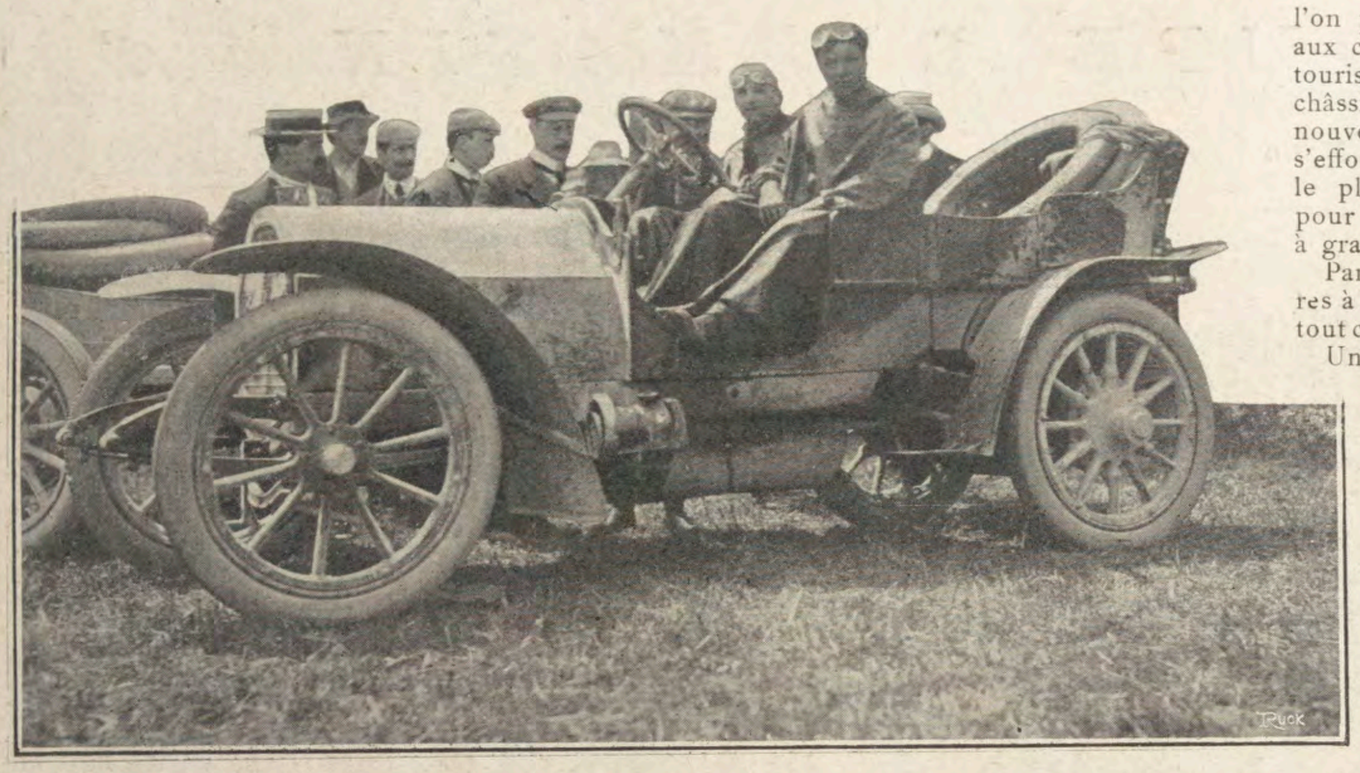
Pendant plusieurs années, après chaque course un perfectionnement quelconque était introduit dans la fabrication des voitures, mais, du jour où les courses n'amenaient plus aucune modification dans la construction, leur rôle était terminé et il fallait trouver une autre formule amenant de nouveaux progrès.

D'ailleurs, malgré les critiques rétrogrades, l'idée des concours se répand de plus en plus et nous venons d'en avoir une preuve nouvelle dans le succès de ce Critérium de Belgique qui, nouveau venu et pris entre des épreuves célèbres comme le Circuit de la Sarthe, la coupe de Liedekerke et le Circuit des Ardennes réunit cependant de nombreux engagements et fut suivi dans tous les pays avec un vif intérêt.

Pour cette épreuve on avait pris comme base de classification l'alésage, formule qui maintenant a rencontré l'approbation unanime.

Il n'est pas inutile de rappeler que c'est la commission des Concours de l'A. C. F, qui la première proposa cette base de classification. A la suite de longues et minutieuses expériences faites par des représentants de la Commission des Concours et de la Commission Technique, on

Le baron Petiet sur la route près de Dinant.
Ces cinq journées de concours ont fait défiler les concurrents à travers les paysages les plus variés et les plus pittoresques, des plaines de la Champagne aux polders de la Hollande.



Coquard, gagnant de la troisième catégorie.

Sur sa voiture Ariès, *munie de pneumatiques* Continental, *il a couvert les 403 kilomètres en 7 h. 32 m. 27 s.*

fut amené à la certitude que ce seul élément : l'alésage, permettait d'apprécier très exactement la puissance des voitures.

Lancé définitivement par la commission des concours, l'alésage fut adopté depuis lors pour tous les grands concours, et l'on peut prévoir le moment ou cette formule triomphera même pour les courses de vitesse.

Malheureusement, si le mouvement en faveur des concours de régularité s'accentue de plus en plus dans aucun de ceux réalisés jusqu'ici, on n'a eu le courage d'aller jusqu'au bout et cédant à l'entêtement de certains constructeurs qui veulent pouvoir dire que leurs voitures font du 120 à l'heure, pour permettre plus ou moins ouvertement à ces concours de dégénérer en courses de vitesse on laisse toujours quelque lacune dans le réglement.

Que dans une épreuve comme le criterium on décide qu'après l'épreuve de régularité éliminatoire il y aura un classement par la vitesse, c'est une idée parfaitement soutenable et qui même, à certains points de vue, comme nous le verrons tout à l'heure, peut être très intéressante.

Mais ce qu'il y a de plus critiquable dans une course de vitesse ce n'est pas tant la vitesse même que les moyens employés pour l'obtenir, en particulier la réduction au-delà de toute mesure des poids à transporter.

Or, justement, si le réglement du Critérium Belge paraissait au début extrêmement intéressant et permettait d'espérer une épreuve vraiment nouvelle et instructive, en assistant aux prescriptions relatives au poids exigés toutes les illusions tombaient. Voici en effet les poids demandés pour les grosses voitures.

4 cyl.	Alésage 105 m/m.	1.250	kilos
4	— 125	— 1.500	»
4	— 140	— 1.750	»

et nous voici revenus aux inconvénients de la course de vitesse d'après ces poids, en effet, ce sont de véritables voitures de course, sans carrosserie et sans aucun rapport avec les voitures employées par les touristes.

Et comme nous le disions, c'est là le défaut de la course de vitesse bien plus que la vitesse même et l'on peut se demander si justement l'avenir n'est pas aux courses mais avec voitures chargées et carosserie de tourisme; on laisserait toute liberté quant au poids du châssis, ce qui ne manquerait pas de faire accomplir de nouveaux progrès aux constructeurs; ceux-ci, en effet, s'efforceraient d'obtenir des châssis très légers pour aller le plus vite possible mais aussi suffisamment solides pour résister aux efforts d'une voiture chargée marchant à grande allure.

Par ce moyen, on favoriserait la construction de voitures à la fois légères solides et confortables, ce qui malgré tout ce qu'on pourra dire, est l'éternel rêve du touriste.

Une épreuve de ce genre donnerait aussi d'intéressants renseignents en ce qui concerne la consommation (pneumatique, essence, etc.) d'une voiture de tourisme en vitesse.

Enfin, il y aurait « un premier » ce qui est la grande marotte des constructeurs, et ceux-ci alors ne pourraient plus guère trouver de raisons pour bouder un semblable concours.

Il est intéressant de comparer les poids fixés par le règlement du Critérium Belge avec ceux exigés par les organisateurs de la Coupe du *Matin*, cette autre gigantesque concours de tourisme qui se déroule en ce moment et qui sont :

Voitures 4 cylindres, alésage de 101 à 110 m/m, 1.800 kilos; de 111 à 115, 1.900 kilos; de 116 à 120, 2.000 kilos; de 120 à 130, 2.200 kilos; de 130 à 140, 2.400 kilos. Ainsi donc, pour les grosses voitures, pour fixer les idées, il y a 650 kilos de différence entre le minimum toléré en Belgique et le minimum exigé à Paris, 650 kilos, cela représente un supplément de confortable appréciable !

Il faudrait nécessairement, et c'est à cela qu'on en arrivera, que les catégories fussent nettement délimitées pour la voiture de tourisme comme elles le sont pour les voitures de course.

Au-dessous de 450 kilos, c'est une voiturette; jusqu'à 650, une voiture légère; jusqu'à 1.000, une voiture. C'est simple, universellement adopté et les constructeurs savent où ils vont. Pour les concours de tourisme, chaque organisateur crée une définition, prend à droite et à gauche, dans les épreuves précédentes qu'il trouve bon, en sorte que constructeurs, concurrents, juges et public, n'ayant aucune base précise, marchent un peu à l'aveuglette. Une réglementation s'impose.

C. B.

Les officiels du Critérium, à Reims.

De gauche à droite. MM. Steinberg, Mulders de Bazeurieux, baron Pierre de Crawhez, Heiman, Comte J. de Liedekerke.

Rigolly, gagnant de la cinquième catégorie.

Sur une voiture munie de pneumatiques Bergougnan, *il a couvert les 504 kilom. 500 en 7 h. 26 m. 37 s. 2/5 et gagne la course de côte, 5 kilom. 500 en 5 m. 1 s.*

LA COUPE DU *MATIN*

Les concurrents de la Coupe du *Matin* sont partis pour couvrir 6.000 kilomètres autour de la France. C'est le plus formidable concours de tourisme qui ait jamais été organisé. Quel sera le vainqueur ?

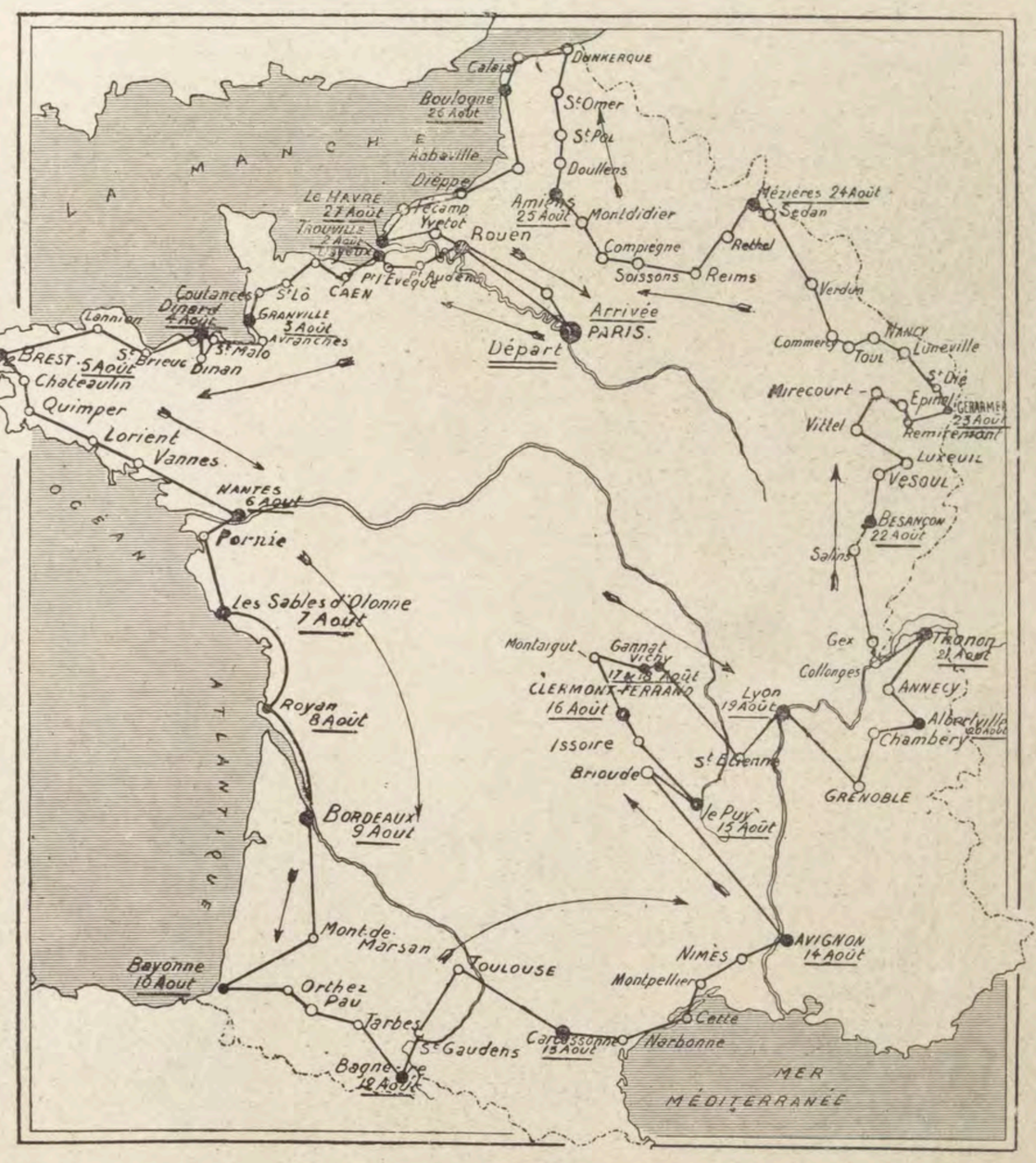
A PEINE Pottier, Passerieu, Trousselier, et les autres concurrents du Tour de France ont-ils regagné Paris, après avoir bouclé cette formidable boucle qui enserre la France entière dans son enlacement, qu'une autre troupe, aussi considérable que la première, vient de s'élancer, à son tour, pour accomplir un semblable tour de France. Mais, cette fois, il ne s'agit plus de cyclistes, mais de chauffeurs. Notre confrère *le Matin* a réalisé ce tour de force de mettre sur pied, en moins de deux mois, une épreuve de cette envergure, et le bataillon formidable de concurrents qui ont répondu à son appel est un premier garant du succès. Comme on peut le voir par la carte que nous publions ci-contre, c'est la France entière qui va être parcourue dans ce concours de tourisme gigantesque, dont l'itinéraire touche à toutes les plages, traverse toutes les villes d'eaux mondaines, passe à travers les régions les plus variées et les plus pittoresques de notre beau pays.

Rarement épreuve aura été organisée aussi soigneusement et avec un pareil luxe de précautions. C'est en effet, par les soins des préfets qu'aura été fait sur toute la route, dans leur départements respectifs, l'affichage annonçant le passage de la course et indiquant aux usagers de la route les précautions à prendre. Un service d'ordre analogue a celui qui fut établi lors du Circuit de la Sarthe assure de même, étape par étape grâce au concours des garnisons des régions traversées, la sécurité des concurrents et celle des riverains.

Il est certain qu'on ne pouvait rêver mieux.

Rarement, non plus, réjouissances semblables avaient été prévues pour le passage d'une épreuve, et c'est de fete en fête que les concurrents s'achemineront vers le point terminus, qu'ils n'atteindront que le 28 août.

Les Catégories On sait que les concurrents sont répartis en trois classes : roues, consommation, endurance. La première comprend les voitures qui concourent pour la roue, pneumatiques, antidérapants, roues élastiques. Elle comporte un classement spécial et constitue une suite à ce concours de la Roue dont les résultats, malgré le trop petit nombre de concurrents, ont fait faire un pas immense à cette question si importante dans l'automobile. Le classement se fera d'après l'état, à l'arrivée à Paris des roues arrière, ayant terminé l'épreuve. En cas d'égalité, il sera accordé un nombre de points doute pour la roue arrière de droite, qui est celle qui subit le plus d'effort.



Itinéraire de la Coupe du *Matin*.

Le parcours comprend environ 6.000 kilomètres qui seront couverts en 26 jours.

Quel sera le vainqueur ? Quel sera le vainqueur de la classe « endurance » de la Coupe du *Matin*. Le règlement nous le dit, le classement est simple, nouveau et procède de façon automatique, par successives éliminations dans le classement.

Voici les différentes phases du classement : 1° Toutes les pièces essentielles, tels que radiateurs, essieux, ressorts et mains de carters, d'essieu, de direction, de changement de vitesse, de moteur ayant été poinçonnées, le 1er août, au moyen de bagues et ceintures, de ficelles métalliques et de plombs, ne devront pas être remplacées en cours de route. La présence des plombs sera vérifiée au cours de l'épreuve dans des parcs fermés, qui sont généralement des casernes de cavalerie ou d'infanterie ;

2° Ce règlement n'a pas voulu qu'une automobile ayant terminé toutes ses étapes, s'etant, en somme, classée comme une bonne voiture, régulière et de toute confiance, pût — du seul fait d'un écart minime de quelques minutes entre son temps et celui des premiers — avoir une place qui donne à penser qu'elle n'est pas une bonne voiture, comme cela arrive dans les courses et parfois dans les concours. Le public saura qu'une voiture qui a couvert toutes ses étapes — et celles-ci sont quelquefois de 300 kilomètres — qui est rentrée au gîte, c'est-à-dire avant la nuit, à 8 heures du soir, est une voiture de première classe ; elle est donc classée première, elle est classée. L'heure du départ lui avait été donnée le matin à la sortie du parc par exemple, pour une étape de 300 kilomètres, à partir de 5 heures pour les motocyclettes, tri-cars et monocylindriques ; 6 heures pour les 2-cylindres ou 4-cylindres, alésage maximum 85 ; 7 heures pour les voitures 4-cylindres alésage de 85 à 105 ; 8 heures pour les 4-cylindres, alésage de 115 à 140.

On voit donc qu'une monocylindrique a 15 heures pour parcourir 300 kilomètres, et par conséquent qu'il lui est demandé, pour être classée dans les premiers, dans la classe dont on peut se réclamer en publicité, d'accomplir une moyenne commerciale de 20 kilomètres. Si elle ne réussit pas à accomplir cette moyenne minima, par suite de panne, sur une étape, elle est classée deuxième, si elle manque deux étapes elle est classé troisième ; si elle a manqué vingt étapes, elle est classée vingt-et-unième ;

3° Mais, parmi la première, parmi la seconde, parmi la troisième, qui a le pas sur l'autre ? et dans la catégorie des premiers, quel est le grand vainqueur, quel est le roi des rois ?

Le règlement dit : « Les concurrents seront classés dans l'ordre de leur moyenne de route entre le départ et l'arrivée ». Il y aura donc un vainqueur unique, un gagnant, un premier, par la route, suivant la montre.

Mais pourquoi donc le règlement dit-il encore qu'il ne sera pas tenu compte des moyennes supérieures à 25 kilomètres à l'heure pour les monocylindriques ; à 30 pour les 2-cylindres ou 4-cylindres, maximum 85 ; à 35, pour les 4-cylindres de 85 à 115, et 40 pour les 4-cylindres de 115 à 140. C'est d'abord, parce qu'il est logique avec soi-même de dire : il ne sera pas fait état des grandes vitesses, cette épreuve n'étant pas une course, mais un concours d'endurance. C'est ensuite parce que chaque voiture doit avoir un poids en ordre de marche, et entendez bien par là : poids de la voiture arrivant sur la balance en cours de route, avec tout son chargement de bagages et de voyageurs, un poids qui figure au tableau de la classe « consommation », un poids égal à celui de ces voitures fermées que la clientèle exige, poids qui exclut dans cette épreuve rigoureuse d'endurance les châssis trop faibles, un poids qui gêne les concurrents, étant donné leur alésage, pour réaliser sur l'une des sections de l'itinéraire, en montagne, la vitesse maximum moyenne que nous avons dit ci-dessus.

Il y a des cols à franchir à 2.000 mètres d'altitude ; c'est une épreuve d'endurance où la vitesse ne joue pas un rôle exclusif.

Il n'y aura certainement pas de « dead-heat », comme dans le Tour de France des véhicules légers ; en effet, si l'on réfléchit bien que le chronomètre vient 26 fois accuser à un dixième de seconde près des moyennes et qu'il se rencontre plus de 14 étapes de pleine montagne avec des côtes dont quelques-unes ont 16 p. 100, on est vraiment loin des conditions du Tour de France, où il n'y avait que de la plaine. La voiture qui aura un bon refroidissement d'eau jouira d'un avantage marqué ; de plus, c'est la première fois que les pièces essentielles du mécanisme sont poinçonnées, il ne faut pas l'oublier !

Le grand vainqueur, touriste ou constructeur, gagnera 45.000 francs en argent et il y aura, en outre, de nombreux autres prix.

Un Comité consultatif est chargé de répartir ce prix par catégories.

F.-A. WHEEL.

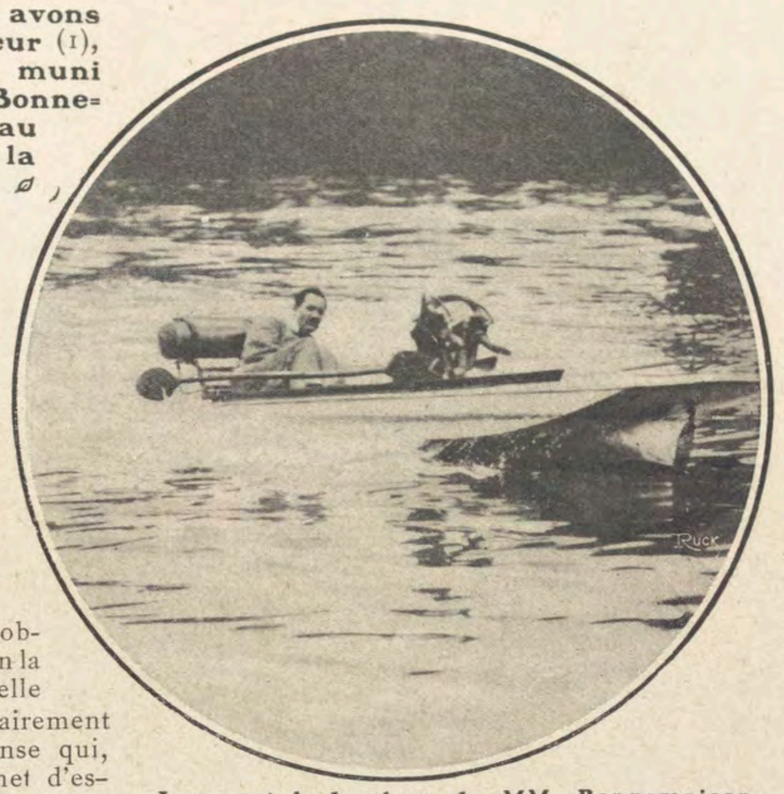
A NOS ABONNÉS

1. Nos abonnés ont droit à une prime magnifique, consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers. 2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs ; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs. 3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponses par lettres. 4. Les numéros exceptionnels sont envoyés à nos abonnés sans augmentation de prix. 5. Les numéros de la Vie au Grand Air *et des autres publications Pierre Lafitte et Cie qui manquent à la collection de nos abonnés leur sont envoyés à moitié prix.*

LES HYDROPLANES

Le comte de Lambert, dont nous avons décrit autrefois le bateau glisseur (1), vient d'en fabriquer un autre, muni d'un moteur plus puissant. MM. Bonnemaison, Deschamps et Blondeau en ont engagé un autre dans la Coupe de Trouville

Le nouvel hydroplane du comte de Lambert.
Ce canot est muni d'un moteur de 9 chevaux. Il a atteint 52 kilomètres à l'heure.



Le canot hydroplane de MM. Bonnemaison, Deschamps et Blondeau.
Ce bateau glisseur, muni d'un moteur de 80 chevaux, dépasse 50 kilomètres à l'heure.

S'il est une vertu à proposer à la jeunesse ambitieuse, c'est certainement la ténacité : ne jamais perdre son but de vue et recommencer toujours.

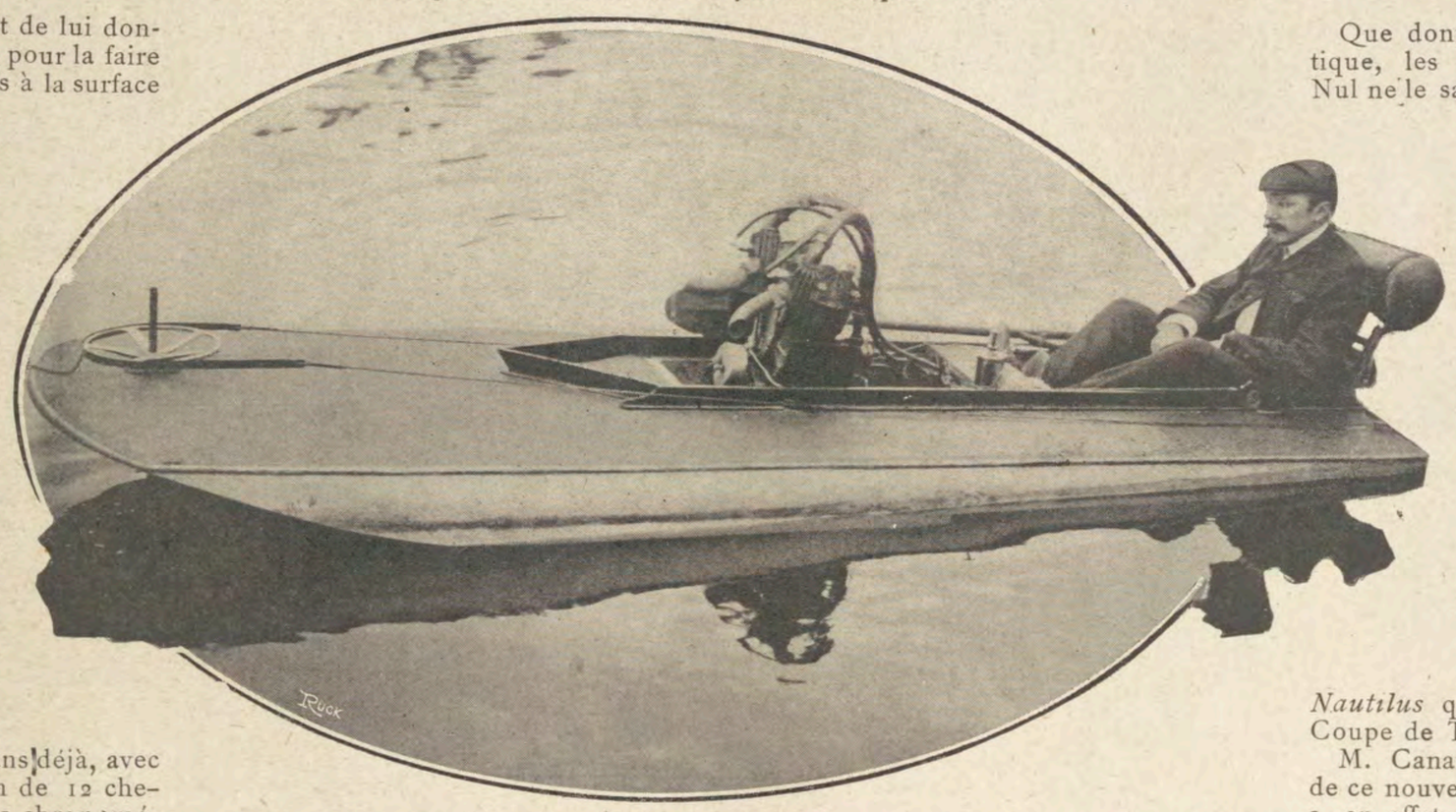
C'est la grande qualité du comte de Lambert, avec aussi l'observation sagace des faits qui distingue le véritable inventeur.

Qu'on en juge : — Tout jeune, il fait, comme beaucoup, du canotage, il apprend à « plumer » et, comme beaucoup, observe combien peu dans cette position la rame résiste et combien cependant elle peut porter de poids — seulement, contrairement à beaucoup, il conclut à l'avantage immense qui, résultant d'une moindre résistance, permet d'espérer des vitesses inouïes avec des forces raisonnables.

C'est le principe de l'hydroplane ou bateau glisseur : il suffisait d'ajouter des plans horizontaux à une coque et de lui donner assez de vitesse pour la faire glisser sur ces plans à la surface même de l'eau.

Dès 1890 il se met à l'œuvre; mais à cette époque les moteurs n'existent pas — ils sont trop lourds — et sur la Tamise, un premier bateau ne consent à glisser que remorqué.

Nullement découragé, il attend, et dès que le moteur à pétrole — cet admirable moteur à pétrole — commence à être régulier, il s'en empare, construit, échoue et recommence. — Enfin, il y a deux ans déjà, avec un moteur de Dion de 12 chevaux seulement, les chronométreurs officiels lui annoncent 36 kilomètres à l'heure !



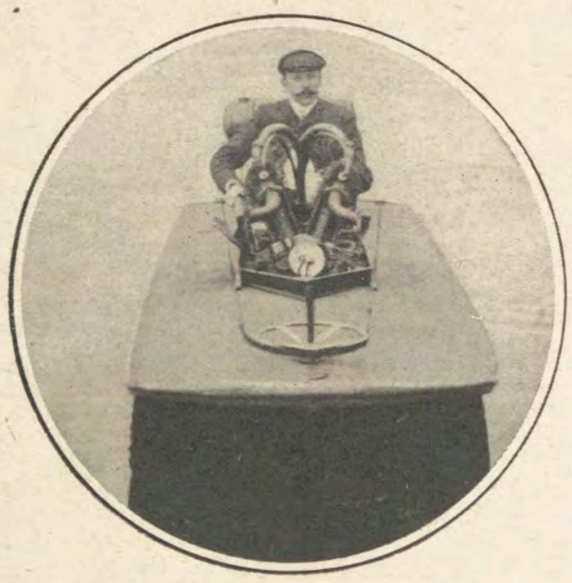
Le *Ricochet-Nautilus*, vu de profil.
La longueur de ce type est de 3 m. 50, la largeur de 1 m. 02.

Cette année le moteur Antoinette du type de 80 chevaux, inventé par Levavasseur, est à bord, les premiers essais ont lieu en ce moment. Avec 5 personnes, j'ai vu faire du 50 à l'heure pour commencer. Le moteur emballait encore; toute sa force n'était donc pas utilisée, et pourtant l'hélice réversible de Krebs était à son pas maximum. Une nouvelle hélice plus grande a été commandée et permettra de battre les plus fins racers qui n'ont encore — avec quelle monstrueuse accumulation de chevaux-vapeur pourtant ! — pu dépasser 55.

Nous allons sur les lacs, cet été, voir des joutes sensationnelles, car ainsi qu'il arrive toujours, une idée nouvelle et juste attire les efforts de nombreux compétiteurs. On signale les hydroplanes de Blériot, Voisin, Maisoneuve — de Lavavasseur lui-même avec une nouvelle coque Antoinette montant si facilement sur l'eau qu'elle mériterait pour ainsi dire le nom de « semi-aviante ».

Espérons cependant que, contrairement au poète latin : *Sic vos, non vobis mellificatis apes*, le comte de Lambert, qui a été à la peine, restera à l'honneur, malgré cette concurrence acharnée.

D'ailleurs, il n'est plus seul aujourd'hui, de leurs conseils dévoués l'aident : M. Ferrand ingénieur des constructions navales et le comte d'Agoult, dont, en débarquant, l'âme d'ancien marin se révélait à moi toute vibrante par ces mots de professionnel : « Monsieur ! c'est la première fois que je fais 27 nœuds ! »



Le *Ricochet-Nautilus*, vu de face.

Que donneront, dans la pratique, les bateaux glisseurs ? Nul ne le sait, mais ils permettent toutes les espérances. Souhaitons leur un meilleur sort qu'au fameux bateau rouleur, autour duquel on fit autrefois pas mal de bruit, qui devait battre les paquebots les plus vite et qui n'arriva à rouler que ses actionnaires. On va pouvoir se faire une idée de ce qu'on peut attendre de ce nouveau système de coque et de propulsion par le *Ricochet-Nautilus* qui prend part à la Coupe de Trouville.

M. Canaux, concessionnaire de ce nouveau type de canot en a, en effet, engagé un dans l'épreuve organisée par notre confrère *Les Sports*. J'ai eu l'occasion de le voir manœuvrer, à Sartrouville, pendant les essais, et les spectateurs des Grands Prix de Paris à l'aviron ont pu le voir parcourir le bassin de Neuilly-Puteaux entre les épreuves. Avec son moteur de 9 chevaux à 2 cylindres en V, cet extraordinaire petit bateau obtient des vitesses qu'atteignent à peine les machines monstres des torpilleurs.

Son gouvernail, sis à l'avant lui permet de virer dans des courbes d'un rayon des plus exigus. Et c'est un spectacle curieux que de le voir filer sur la surface de l'eau qu'il effleure à peine, et tourner tout à coup sur lui-même dans un soulèvement d'écume.

C'est MM. Deschamps et Blondeau qui construisent ce curieux petit canot sur les dessins de M. Bonnemaison. Les caractéristiques sont les suivantes : longueur. 3 m. 50, largeur 1 m. 02. Il est muni d'un moteur de 9 chevaux, à deux cylindres en V, avec lequel il peut atteindre 52 kilomètres à l'heure.

La forme de sa coque le rend inchavirable et insubmersible. Il n'en a encore été établi que des modèles a une ou deux personnes. Mais on se demande ce que l'on pourrait obtenir en plaçant sur une coque analogue, mais de dimensions suffisantes, un de ces 300-chevaux comme nous en vîmes au meeting de Monaco.

Aurons-nous un jour des transatlantiques glisseurs ?

F. DE STOUTZ.

(1) Voir le N° 297.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

UNE BELLE ÉPREUVE SUPPRIMÉE

UNE nouvelle invraisemblable autant qu'inattendue est venue jeter le trouble dans le calendrier des épreuves automobiles. La Coupe Florio est supprimée ! Nous n'irons pas à Brescia. Le motif : le refus par le ministre de la Guerre de donner aux organisateurs les hommes de troupe nécessaires pour assurer la sécurité de la route et le service d'ordre.

Une telle nouvelle est bien faite pour surprendre. L'industrie automobile avait pris depuis deux ans en Italie un développement inattendu. On peut dire même que l'Italie était la seule nation qui pût lutter avec la France sur ce terrain. Toutes les grandes usines se groupaient dans cette Italie du Nord où allait se disputer la grande épreuve de vitesse due en grande partie à la générosité du chevalier Florio. Et, tout à coup, les organisateurs se heurtent à un refus imprévu, mais aussi à la volonté ferme et précise d'un ministre de ne pas céder. Notez que la course s'est déjà disputée l'an dernier, notez aussi qu'un grand circuit de tourisme a parcouru la péninsule tout entière, sans qu'il y ait eu plus d'un accident à déplorer.

Il y a certainement dans la décision ministérielle autre chose que le refus de mobiliser un régiment, car il suffisait de 600 hommes pour assurer le service d'ordre, et, d'autre part, les organisateurs eussent pu facilement les trouver, ces 600 hommes. Nous nous trouvons sûrement en présence d'une raison politique. La politique a de ces imprévus, au-delà des Alpes, comme en deçà.

Bref, le ministre de la Guerre s'est montré intraitable, et les instances de ses confrères du cabinet n'ont pu le faire céder. C'est un coup terrible porté à l'industrie italienne, dont la plupart des représentants ne s'étaient engagés ni dans le Grand Prix de l'A. C. F., ni dans le Circuit des Ardennes, tels les Zust, les Isotta Fraschini, etc., afin de se réserver pour la Coupe Florio.

F.-A. WHEELER.

UNE VICTOIRE FÉMININE

Mme Opel, gagnante du concours de tourisme de l'Allemagne de l'Ouest.

SISOVATH CHAUFFEUR

NOUS avons publié dans notre dernier numéro la photographie de S. M. Sisovath montant en automobile devant son hôtel de l'avenue Malakoff, le monarque cambodgien avait déjà goûté les joies de l'automobile à la revue de Nancy, à laquelle il assista dans une superbe 40-chevaux Lorraine-Diétrich.

S.M. Sisovath à la Revue de Nancy dans une Lorraine-Diétrich.

CYCLISME

GARDONS LES MÊMES

CHAQUE fois que les hasards de la vie m'amènent à une réunion de course cycliste, je m'étonne de voir la foule attentive et impatiente qui se presse autour des barrières du Parc des Princes ou de Buffalo. Ce n'est pas que je ne partage pas ses émotions; quelque blasé que je puisse être par vingt années et plus de spectacles sportifs, je vibre encore quand le démarrage d'un Poulain met entre sa roue et celle d'un rival trop peu attentif à le surveiller un vide que pendant deux cents mètres il s'efforcera en vain de combler; mais j'admire la patience inaltérable de ceux qu'un même programme arrive à contenter 52 dimanches par an, sans compter les jours de fête et les réunions nocturnes. Poulain, Van den Born, Kramer; Friol, Poulain, Van den Born; Ellegaard, Poulain, Friol, combien de fois vîmes-nous depuis six mois flamboyer ces noms trop familiers sur les affiches multicolores. Leur valeur respective, y compris celle de Kramer, n'est plus, depuis longtemps, un mystère. Assez de championnats, de Grands Prix nous la dévoilèrent.

Ils sont classés, ces champions, catalogués et seul l'accident, toujours possible, ou l'inévitable interversion de forme pourra modifier l'ordre de leur liste, maintenant bien établie.

Je sais bien que les directeurs n'y sont pour rien et qu'il ne tient pas à eux que le nombre des cracks s'augmente et que chaque année nous amène, comme dans le sport hippique, une nouvelle génération. Et je me console en pensant que de l'autre côté du Rhin où les coureurs de vitesse sont encore plus rares. Il y a chaque dimanche dix vélodromes bondés de spectateurs et qui n'ont pour tout programme qu'une course de cent kilomètres !

MARCEL VIOLLETTE.

Mettling recordman des 10 à 50 kilomètres.

METTLING

LE coureur américain qui est depuis quelque temps sur nos pistes, n'a pas eu beaucoup de chances dans ses rencontres avec nos champions. C'est cependant un homme de qualité. Il l'a prouvé en battant tous les records depuis 10 jusqu'à 50 kilomètres.

LE GRAND PRIX DE MARSEILLE

TOUT petit prince a des ambassadeurs, chaque ville veut avoir son grand prix. Celui de Marseille n'était pas dépourvu d'intérêt. Il fut gagné par Schilling, devant Hourier et Gardellin.

Schilling, gagnant du Grand Prix de Marseille.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 20 au 27 juillet

HIPPISME

Dimanche 22 juillet.

St-Cloud. — *Prix Trocadéro* (2.000 m.) : 1. Lavarède, à M. Veil-Picard (Mac Intyre); 2. Frimaire, 3. Amalécite. (9 partants.)

Lundi 23 juillet.

St-Ouen. — *Prix Azur* (haies, 2.800 m.) : 1. Stéphanette, à M. Smets (A. Carter); 2. L'Enfer, 3. Mambrino. (12 partants.)

Jeudi 26 juillet.

Maisons-Laffitte : *Prix Ermak* (2 200 m.) : 1. Punta Gorda, à M. Veil-Picard (Childs); 2. Préférée, 3. Sylvaire. (6 partants.)

AUTOMOBILE

Vendredi 20 juillet

Critérium belge de régularité, Circuit de la Meuse 504 kilom. 500.

6e catégorie : 1. Hautvast, 6 h. 45 m. 14 4/5

5e catégorie : 1. Rigolly, 7 h. 26 m. 27 2/5.

4e catégorie : 1. Fischer, 8 h. 7 m. 45 s

3e catégorie (402 kilomètres.) Coquard, 7 h. 32 m. 27 s.

Course de côte de Spa-Malchamp 5 kilom. 500 1. Hautvast, 4 m. 23 s.

CYCLISME

Dimanche 22 juillet.

Buffalo. — *Match Butler-Darragon* : 1re manche, 10 kilomètres : 1. Darragon (8 m. 9 s. 4/5), 2. Butler, abandonné ; 2e manche, 30 kilomètres : 1. Nat Butler (25 m. 2 s. 1/5), 2. Darragon, à 1 tour 1/2 ; scratch 1.000 m. : 1. Friol. 2. Mayer, 3. Dupré. Friol couvre les 200 mètres en 11 s. 2/5. Record du monde.

Jeudi 26 juillet.

Buffalo. — *Match Darragon-Butler* : belle 50 kilomètres. : 1. Nat Butler (39 m. 40 s.), 2 Darragon, arrêté.

Grand Prix d'Eté : 1. Poulain, 2. Ellegaard, 3. Mayer.

Record des 10 kilomètres sans entraîneurs. — Seigneur bat en 13 m. 58 s. 4/5 le record de Petit-Breton (14 m. 14 s.).

TOUR DE FRANCE

Bayonne-Bordeaux : 1. Trousselier (12 h. 3), 2. Petit-Breton, 3. Dortignacq, 4. Pottier.

Bordeaux-Nantes : 1. Trousselier (15 h. 21), 2. Petit-Breton, 3. Passerieu, 4. Pottier.

Nantes-Brest : 1. Trousselier (12 h. 54), 2. Pottier, 3. Passerieu, 4. Petit-Breton.

Brest-Caen : 1. Passerieu (18 h. 25), 2. Pottier, 3. Trousselier, 4. Fleury,

ATHLÉTISME

Dimanche 22 juillet.

Grands Prix de Paris à l'aviron.

Deux rameurs : 1. Club Nautique de Gand, 2. Cercle Nautique de France.

Un rameur : 1. De la Plane, 2. Ripault, 3. Rocherani.

Quatre rameurs : 1. Club Nautique de Gand, 2. Cercle Nautique de France.

Doubles sculls : 1. Société Nautique de la Basse-Seine; 2. Cercle Nautique de France.

Huit rameurs : 1. Société Nautique de la Basse-Seine; 2. Club Nautique de Gand.

Interfacultés, huit rameurs, yole de mer : 1. Université de Caen, 2. Paris Université Club.

Huit rameurs de couple : 1. Société d'Encouragement, 2. Société nautique de la Basse-Seine.

PETITE CORRESPONDANCE

Amadieu à R. — Je ne crois pas qu'il ait été possible de frauder dans une épreuve aussi bien surveillée. En tous cas, les commissaires jugeront.

Un sceptique, rue Monge. — 1. Je ne vois pas très bien Bougoin tiré dans la Seine devant 300.000 spectateurs ! 2. A notre avis Billington aurait gagné en ligne.

Un fervent du cyclisme.— Vous voyez que nous faisons droit à votre demande. Le cyclisme ne sera plus négligé dans *la Vie au Grand Air.*

M., à B. — Une annonce dans un journal spécial de colombophilie vous fera sans doute retrouver le propriétare. Mais si l'animal ne manifeste pas l'intention de retourner au colombier natal, c'est qu'il n'a pas de grandes qualités.

ATHLÉTISME

L'INTÉRÊT DU DÉCOR

IL serait peut-être ridicule d'affirmer qu'après tant de demi-échecs le succès des derniers Grands Prix de Paris d'Aviron fut dû à l'élection d'un cadre nouveau, plus élégant et plus frais que le bassin classique de Courbevoie. Tant d'éléments concourent à faire un sort à une réunion sportive qu'il est assez malaisé de démêler les plus importants. Toutefois, il serait vain de nier l'influence du décor sur la réussite des grandes manifestations athlétiques.

Le spectateur initié, l'amateur éclairé d'un sport ne prend pas garde, en général, à l'attrait du paysage. Celui de la performance l'occupe tout entier. C'est un calculateur qui compare des chiffres ; et, s'il témoigne quelque admiration, elle s'adresse toute aux acteurs de la lutte ; c'est la splendeur de leur effort qu'elle salue.

Mais ces techniciens ne sont pas souvent, dans une foule, la majorité. Ils sont disséminés fréquemment dans l'ensemble des spectateurs profanes, de ceux qui viennent pour la première fois, ou qui sont revenus parce que c'était amusant. Ceux-ci s'intéressent au spectacle tout entier. Ils ne jugent pas toujours les détails comme ils méritent de l'être, mais du moins aucun détail ne leur échappe.

Peu importe aux premiers l'endroit où se dispute une épreuve, pourvu que le terrain ou le bassin soit « régulier ». Les seconds veulent, au contraire, du pittoresque. Une partie de l'intérêt de la lutte leur échappe, mais ils jugent très bien l'agrément du décor.

Il faut songer à satisfaire ces profanes, car l'avenir des sports est entre leurs mains. Et puis n'ont-ils pas adopté inconsciemment la manière la meilleure, parce qu'elle est la plus complète, de goûter un beau spectacle d'athlétisme ?

FERNAND BIDAULT.

L'équipe première de pelote basque de l'Olympique de Marseille.

LA PELOTE BASQUE A MARSEILLE

LE jeu de la chistera se répand de plus en plus. Les frontons s'élèvent un peu partout. L'Olympique de Marseille a formé deux équipes de pelotaris. La première se compose de Dard, Lavielle et Burle.

UN CHAMPION DE NATATION

QUOIQU'ON ait cherché à amener pour la récente traversée de Paris à la nage les meilleurs champions de province, il en reste encore que les Parisiens ne connaissent pas, parmi eux Guinetty, le champion marseillais, qui est vraiment un nageur de première classe.

Guinetty, champion de natation du littoral.

HIPPISME

UN COMITÉ PERMANENT DES COURSES

A la suite d'un rapport qui lui a été adressé par M. Ruau, ministre de l'Agriculture, le président de la République a signé le décret de constitution d'un Comité consultatif permanent des courses.

Le rapport dit notamment :

« La loi du 2 juin 1891 réglementant l'organisation des courses de chevaux en France a placé les Sociétés de courses sous la juridiction et le haut patronage de l'Etat. Mais l'ingérence gouvernementale s'est surtout manifestée dans le contrôle au point de vue comptable, des ressources financières et de l'emploi qui en est fait. A cette exception près, les Sociétés ont conservé la plus grande indépendance dans la direction et le fonctionnement des courses proprement dites. Il faut ajouter que leur action a ce point de vue a été généralement utile et féconde en s'inspirant, dans la plus large mesure, des nécessités et des besoins que la pratique a révélés.

Toutefois, on peut estimer que l'Etat n'a pas le droit de se désintéresser des améliorations qui peuvent être sans cesse apportées à leur fonctionnement.

C'est donc le commencement d'une ère nouvelle pour l'existence des Sociétés de courses aux destinées de qui vont dorénavant présider des personnalités telles que celles de MM. Edmond Blanc, Maurice Caillault, Decker-David, Jean Dupuy, Camille Blanc, Jean Stern, Arthur Veil-Picard, etc., nommés membres de ce Comité qui, très certainement, se montrera digne du but pour lequel il a été institué et rendra d'utiles services à l'élevage.

Tout au plus pourra-t-on s'étonner de ne pas voir sur la liste quelques noms d'éleveurs que leur ancienneté ou leur notoriété semblaient désigner pour y figurer.

PAUL MÉGNIN.

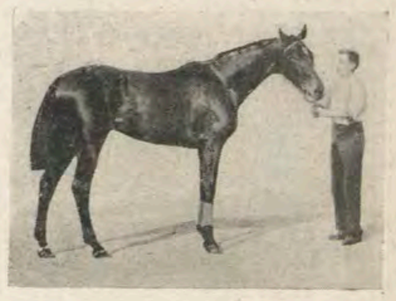
M. Dubois.
M. Dubois, secrétaire de la Société Sportive, qui vient de mourir.

MORT DE M. DUBOIS

LE sympathique secrétaire général de la Société Sportive d'Encouragement est mort la semaine dernière. Il était âgé de 51 ans et appartenait à la Société depuis sa fondation. Il a été remplacé par M. Pégand.

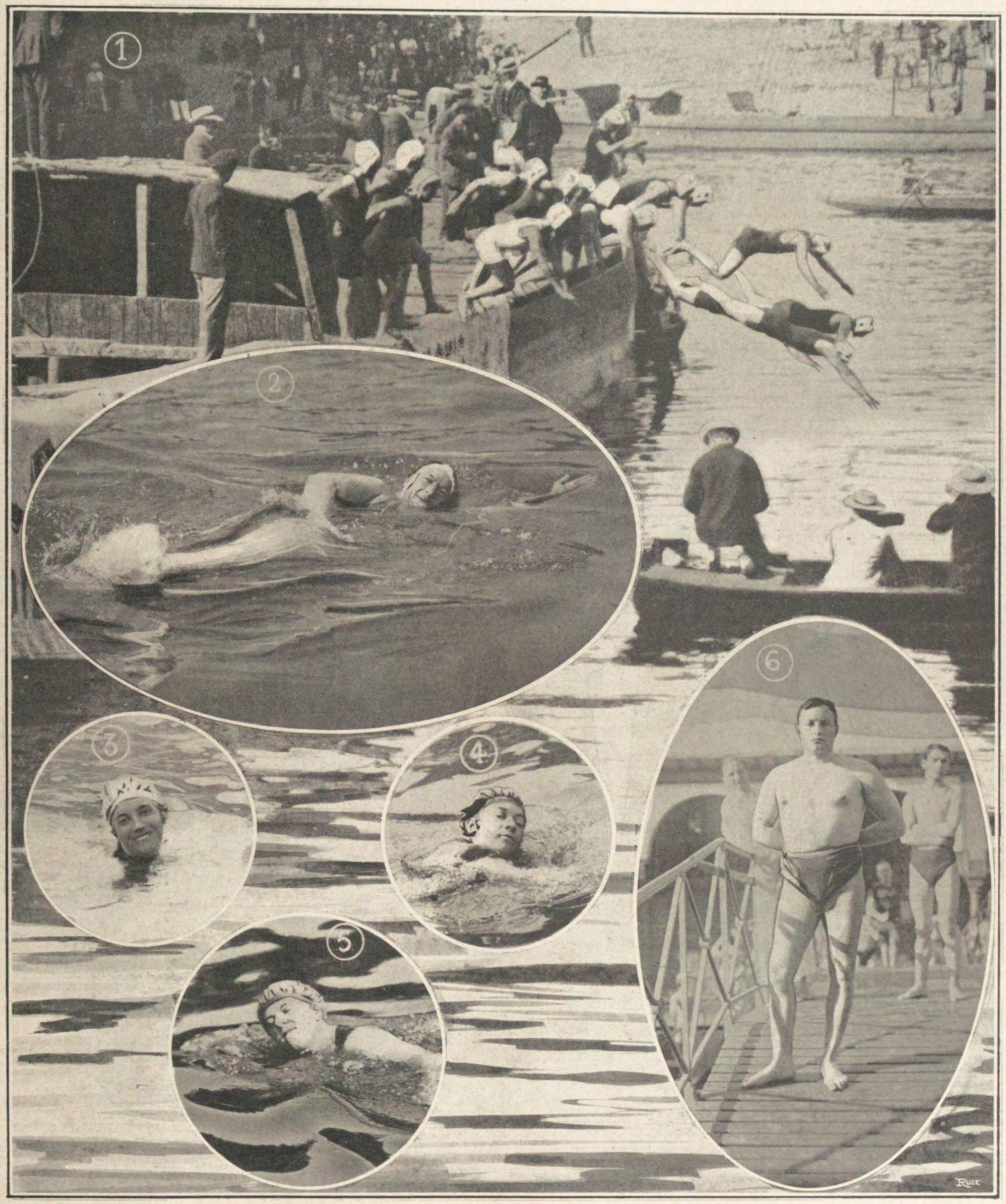
UN CHEVAL DE 780.000 FRANCS

SI cela continue, tous les grands reproducteurs passeront l'Atlantique pour gagner l'Amérique du Sud. M. Ignario Correas, le grand éleveur argentin, vient d'acheter à S. M. Edouard VII Diamond Jubilee, pour 30.000 guinées. Le cheval a été embarqué samedi pour Buenos-Ayres.



Diamond Jubilee vendu **780.000** *francs pour l'Argentine.*

LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE (Amateurs)



(Plaques Lumière).

1. Le départ. Contrairement à ce qui avait été fait le 15 juillet, le départ fut donné en ligne. — 2. Jarvis. L'Anglais Jarvis, vainqueur de la traversée de Paris, accomplit les 11 kilom. 620 du parcours en 2 h. 42 m. 2/5. — 3. Mlle Marvingt (Française) termina 15e, en 4 h. 11 m. 23 s. — 4. Mlle Cécile Robert (Suisse) finit 12e en 3 h. 35 m. 36 s. — 5. Mlle Marthe Robert se classa 16e en 3 h. 20 m. 1 s., battant de près de 40 minutes le temps de Miss Kellermann. — 6. Ooms (Hollandais) second en 2 h. 52 m. 5 s.

Le 29 juillet a été organisée par « les Sports » une seconde traversée de Paris à la nage, réservée aux amateurs. Les temps des professionnels ont été battus. Jarvis a triomphé en 2 h. 42 m., alors que Bougoin avait mis 3 h. 6 m. Sur 18 concurrents, un seul abandonna, l'Italien Amatori. Il est juste d'ajouter que le vent, la température et le courant étaient plus favorables que dans l'épreuve précédente.

LE TOUR DE FRANCE [1]

(Photos de notre envoyé spécial).

IV — Impressions de route.

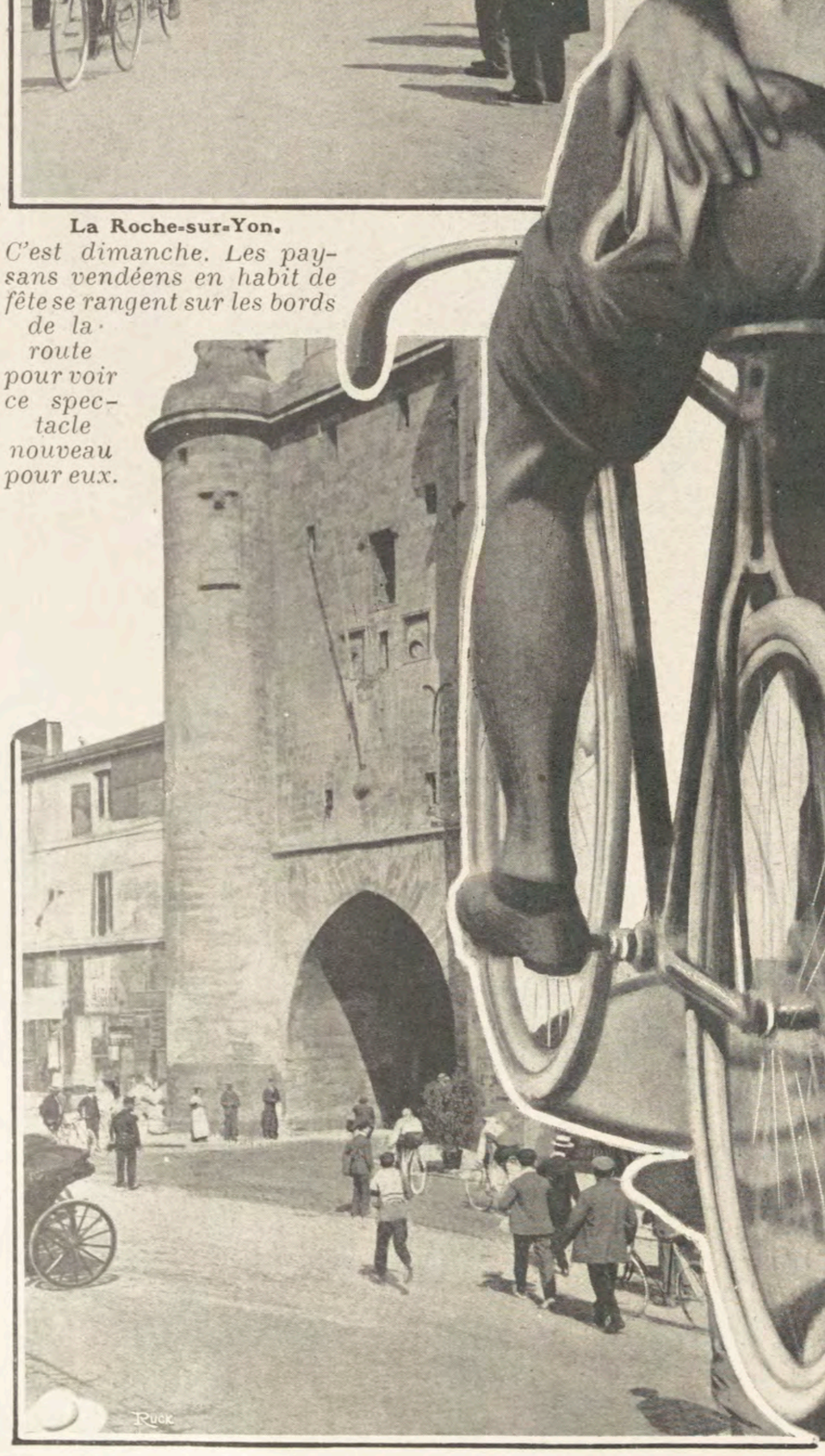
Étape Bordeaux-Nantes

Nantes, 23 juillet.

Nous venons de terminer une étape longue et mouvementée. Près de 400 kilomètres séparent, en effet, les embouchures des deux grands fleuves entre lesquels nous avons **couru** aujourd'hui. Seul l'étape Brest-Caen dépassera celle-ci en longueur, mais avec les côtes en plus, les terribles côtes de Bretagne. Aujourd'hui nous avons eu plutôt un terrain plat. Mais quelle température ! Après avoir littéralement gelé dans notre voiture de minuit à cinq heures du matin, nous avons ensuite grillé pendant tout le reste de la journée. On se demande comment les coureurs peuvent résister à de telles fantaisies thermométriques.

Comme toujours, foule compacte dans les traversées des villes et curieux empressés sur tous les chemins. D'ailleurs c'est dimanche, et nous traversons une région des plus déshéritées au point de vue des épreuves sportives, quoique le sport y soit très en honneur. Cognac ne vit-il pas le premier vélodrome permanent ? Et en dehors du raid hippique de *La Vie au Grand Air*, en 1904, et du Tour de France, toute cette région de Cognac, Jarnac, La Rochelle ne connaît pas les émotions de la course. Nous avons revu Saintes et sa grande rue montueuse et pavée où l'on risque de se trouver nez à nez, sans crier gare, avec un convoi de chemin de fer. Tonnay-Charente et son audacieux pont suspendu, la Charente boueuse de Rochefort et la route poussiéreuse et brûlante qui longe la mer, jusqu'à La Rochelle, puis ce fut la Vendée plus boisée, aux paysannes coiffées des pittoresques coiffes, et l'arrivée dans la foule enthousiaste.

La Roche-sur-Yon.
C'est dimanche. Les paysans vendéens en habit de fête se rangent sur les bords de la route pour voir ce spectacle nouveau pour eux.



(Plaques Lumière) **La Grosse Horloge à La Rochelle.**
Trousselier et Petit-Breton passent ensemble en tête dans la vieille ville protestante, devançant de 12 minutes le second groupe.

Une douche improvisée.
Il fait tellement chaud qu'au haut de la côte de La Roche-sur-Yon, Passerieu n'hésite pas à se renverser sur la tête un seau rempli d'eau.

Les Triomphateurs de la dixième étape.
Trousselier (à gauche) gagnant de la 10e étape Nantes-Brest, en 15 h. 21 et Petit-Breton (à droite), 2e, à 2 longueurs et premier des machines poinçonnées, tous deux sur bicyclette Peugeot.

(1) Voir les nos 407 à 410.

Trousselier continue à être l'homme de cette fin de course, et il est bien regrettable que son accident au genou l'ait handicapé dès le début de l'épreuve. Nous aurions assisté à une lutte terrible avec Pottier, tandis que ce dernier se contente de vivre sur son avance. Pour son rival, son but unique est de gagner des points à chaque étape pour arriver à la troisième place qu'il ne doit pas espérer dépasser, sauf abandon d'un des deux leaders.

Et maintenant, je suspends ces impressions rapides jusqu'à l'arrivée à Paris.

V. Impressions d'arrivée.

Ouf! ça y est, ont dû se dire les concurrents, en donnant, dimanche au Parc des Princes leur dernière signature. Et pourtant, on est en droit, quand on a suivi comme nous cette gigantesque randonnée de bout en bout, de se demander jusqu'où seraient allés ces hommes avant de crier grâce.

Treize étapes donnant un parcours total de plus de 4.600 kilomètres et comprenant des parcours terribles n'ont pu avoir raison de leur vaillance. Certes, le déchet a été énorme, puisque 14 seulement sur les 77 concurrents en ligne au départ de Paris reviennent au port. Mais il convient de faire remarquer que ce déchet s'est produit presque en entier sur les premières étapes et qu'il a été à peu près nul dans les dernières. Une fois la sélection faite, et les hommes au cœur mal attaché ou à la guigne trop persistante écartés, il n'est plus resté en ligne que des gaillards capables, semblait-t-il, d'effectuer ainsi non le Tour de France, mais celui du monde!

Et ceci m'amène à croire que si la colossale épreuve qui vient de se terminer atteint presque les limites de l'endurance et de l'énergie humaines, elle ne les dépasse point, ainsi qu'on avait craint un moment. Je suis maintenant persuadé que si, comme c'est probable, l'*Auto* refait l'an prochain sa désormais classique et retentissante course, sur les mêmes bases, nous verrons un nombre beaucoup plus grand de ses participants la terminer, je ne dis pas en se promenant, mais avec une aisance relative. L'exemple est ici contagieux et rien ne sert plus en matière sportive, que l'expérience acquise. Vous souvient-t-il qu'aux premiers âges du sport cycliste, on considérait comme un être merveilleux un homme capable non de gagner, mais simplement d'accomplir une course de vingt-quatre heures sur piste ou de couvrir un Bordeaux-Paris. Or, nous en possédons aujourd'hui des centaines.

Pour en revenir au Tour de France 1906, ceci ne doit rien retirer au mérite des extraordinaires routiers qui ont réussi à « boucler » l'immense circuit. Le vainqueur, Pottier, a été vraiment surprenant dans l'ensemble et surtout lors des premières étapes, où il nous donna une impression qui ne s'effacera pas de sitôt. Les performances du Ballon d'Alsace et de Laffrey alors que, sans l'aide d'aucun entraîneur, il lâchait régulièrement tout le peloton et couvrait ensuite plus de 200 kilomètres sans être rejoint, restent dans notre souvenir comme des choses inoubliables. Que ces efforts répétés aient pu ensuite se faire sentir c'est possible mais d'un autre côté on aurait tort de tenir pour rigoureusement exactes les places prises par Pottier dans les dernières étapes, quand il se réservait visiblement, se contentant de surveiller ceux de ses concurrents qui pouvaient encore être dangereux, et laissant volontiers filer les autres. Il a bien su montrer dans l'ultime bataille, celle de Caen à Paris, alors qu'il s'agissait de recueillir le premier les enthousiastes bravos du public parisien, ce dont il était encore capable.

Ceci dit, reconnaissons franchement que Louis Trousselier, insuffisamment préparé au début et d'ailleurs fort handicapé par divers accidents, a fait dans la seconde moitié du « Tour » une course splendide. Il semblait devenir meilleur à mesure que croissait la distance, et c'est un véritable regret qui nous reste de ne pas avoir vu le brillant vainqueur de 1905 en état de disputer sa chance dans les cinq premières étapes, comme il l'a fait dans les dernières. Mais la véritable révélation de la course aura été Passerieu, qui termine second du classement général, après avoir fourni d'un bout à l'autre de ces étapes extraordinaires de régularité, figurant constamment dans les premiers pelotons, quelles que fussent la distance, la nature du terrain et les circonstances atmosphériques.

Passerieu Pottier

La dernière arrivée.

Pottier et Passerieu, arrivés ensemble à Ville-d'Avray, couvrent ensemble les deux derniers tours au vélodrome du Parc des Princes, et Pottier l'emporte d'un quart de roue. Il s'adjuge ainsi la treizième et dernière étape. Pottier, en même temps se classe premier du Tour de France, avec 8 points d'avance sur Passerieu, second, tous deux sur bicyclettes Peugeot.

A part quelques belles victoires dans les rangs des amateurs, ce jeune coureur n'avait jusqu'ici rien fait qui pût permettre de le considérer comme capable de figurer dans une épreuve pareille. Si l'on veut bien réfléchir que Passerieu est à peine âgé de 20 ans, on conviendra que nous pouvons attendre de lui de grandes choses.

D'ailleurs, si l'on voulait bien détailler les performances de chacun, je ne sais véritablement à qui des quatorze « survivants » devrait aller la plus grande part d'éloges et de félicitations. Tous ont fait preuve d'une énergie indomptable et le plus vif regret de ceux qui en ont été les témoins est de ne pouvoir disposer d'assez de place pour glorifier tous les exploits des braves du second plan à l'égal des premiers de ceux qui ont été à la peine, mais se trouvent aujourd'hui à l'honneur.

Hélas! c'est précisément une des particularités du sport, dont l'essence est uniquement la recherche du meilleur, de ne vouloir connaître que le gagnant et de négliger impitoyablement les battus. Malheur aux vaincus! dit l'implacable logique sportive. Et après tout, est ce un mal, puisque ainsi seulement s'exaspèrent à juste titre les jeunes ambitions ?

Il nous faut aussi insister également sur la performance de Petit-Breton. Le courageux coureur argentin était handicapé par le fait qu'il montait une machine poinçonnée. Il avait donc dû, nécessairement, adopter une machine plus lourde, pour s'assurer plus de solidité ; il devait conserver sa multiplication quel que fût le profil du terrain, et était contraint de procéder par lui-même à toutes les petites réparations qu'exige une machine, quelle que soit sa qualité.

VICTOR BREYER

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

Jamais, peut-être, semaine, n'aura été plus chargée, au point de vue sportif, que celle qui s'étend du 29 juillet au 5 août. C'est à Genève, les championnats du monde de cyclisme, de Rouen à Trouville, la Coupe de Trouville, à Vittel, le raid hippique militaire, à Vichy le Grand Prix, à Caen le prix du Premier Pas, à Saint-Cloud, à Maisons-Laffitte, les débuts des 2 ans. C'est aussi les premières étapes de la Coupe du Matin, *qui va dérouler autour de la France ses interminables lacets, sans compter les championnats du monde de natation à Joinville et d'autres épreuves encore.*

Fidèle à son principe, qui est de tenir ses lecteurs au courant de tous les événements sportifs, la Vie au Grand Air *sera représentée partout par ses rédacteurs photographes. Ils seront à Vichy, à Vittel, à Trouville, à Genève, à Caen, à Paris, et dans notre prochain numéro, nos lecteurs trouveront la moisson de photographies qu'ils auront glanée pour eux aux quatre coins du monde sportif.*

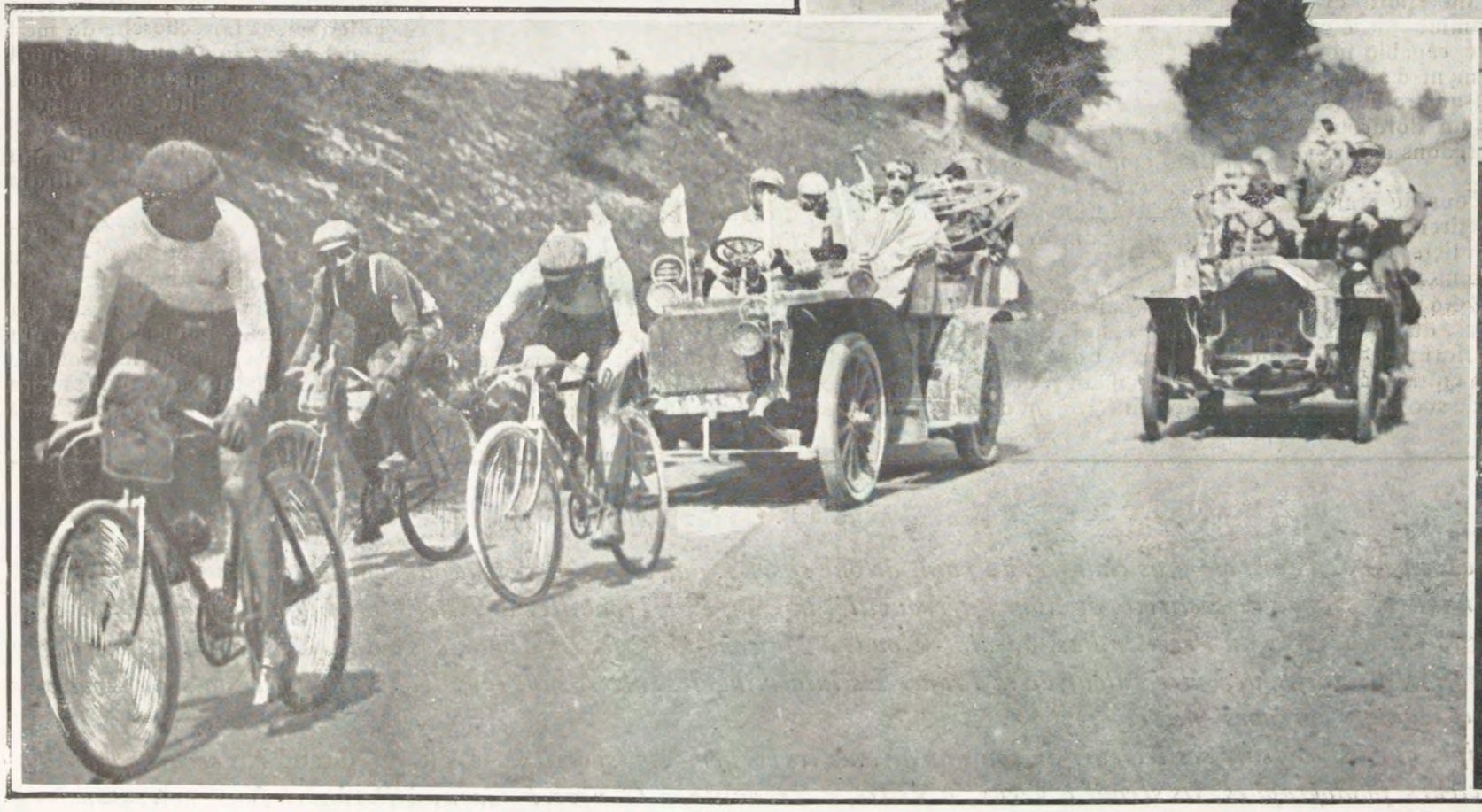
Nous sommes certains que nos lecteurs et nos clients nous sauront gré des sacrifices incessants que nous nous imposons pour faire de la Vie au Grand Air *le plus complet et le mieux renseigné de tous les magazines sportifs du monde entier.*

LE TOUR DE FRANCE

L'Équipe Peugeot à Cabourg.
Profitant du jour de repos qui précédait la dernière étape, les concurrents du Tour de France respirent l'air de la mer.

Pottier, Passerieu Trousselier, à la mer.
Quelques-uns d'entre eux en profitent même pour prendre un bain régénérateur.

Dans la côte
Pottier, Trousselier, Passe… encore se lâcher. Ils mon…



(Plaques Lumière.)

Petit-Breton dans la côte de Vaudreuil.
Le courageux coureur argentin a été lâché un instant par ses camarades, qu'il va bientôt rejoindre. Il s'est classé quatrième du classement général et premier des machines poinçonnées sur bicyclette Peugeot.

Malgre l'heure matinale, le passage d… Le …

Le Tour de France est enfin terminé. Dimanche dernier, les coureurs ont accompli la treizième et dernière étape et achevé de couvrir les 4.600 kilomètres. C'est la main dan… place et Petit-Breton la quatrième, se classant premier des machines poinçonnées. Ce sont les mêm…

LA DERNIÈRE ÉTAPE

dreuil.
artis en tête, n'ont pu
semble la dure côte.

La traversée de Gaillon.
Pottier vient de faire dans la terrible côte du Trou-du-Diable un effort désespéré mais inutile pour lâcher ses concurrents.

La voiture de " la Vie au Grand Air ".
Le 40-ch. Lorraine-Diétrich, *de Duray, mise à la disposition de* la Vie au Grand Air

A Pont-l'Évêque.
...currents à travers la ville à peine éveillée a suscité la curiosité.
...e de tête s'est déjà désagrégé.

A la Sortie de Rouen.
Les coureurs ont maintenant leurs entraîneurs, la tâche est devenue plus facile. Comme le cheval qui sent l'écurie, ils filent à toute vitesse sur la route de Paris.

...nain que Pottier et Passerieu sont arrivés à Ville-d'Avray, et c'est par une roue que le premier l'a emporté sur le ciment du Parc des Princes, Trousselier prenait la troisième ...ces que les quatre représentants de l'équipe Peugeot ont conservées dans le classement général.

LE PRIX MONARQUE A MAISONS-LAFFITTE

Maintenon

Glouglou II

L'arrivée du Prix Monarque.

Maintenon, par Le Sagittaire et Narcisse, à M. W.-K. Vanderbilt, monté par J. Ransch, est arrivé premier, devant Glouglou II, par Flacon et Glittering, à M. Woodland, monté par G. Stern, à une longueur et demie.

Le Prix Monarque. 2.000 m. ⌀ 40.000 fr. ⌀ Maisons-Laffitte ⌀ 29 Juillet.

Dès le départ, Narvaez à la corde, Moulins la Marche, Glouglou II et Flying Star devancèrent leurs adversaires. Devant les tribunes, Maintenon prenait le commandement devant Narvaez et Moulins la Marche. La course était acquise au poulain de M. Vanderbilt qui prenait une longueur et demie à Glouglou II, précédant Quérido, Moulins la Marche, etc...

DE HENLEY A NEUILLY

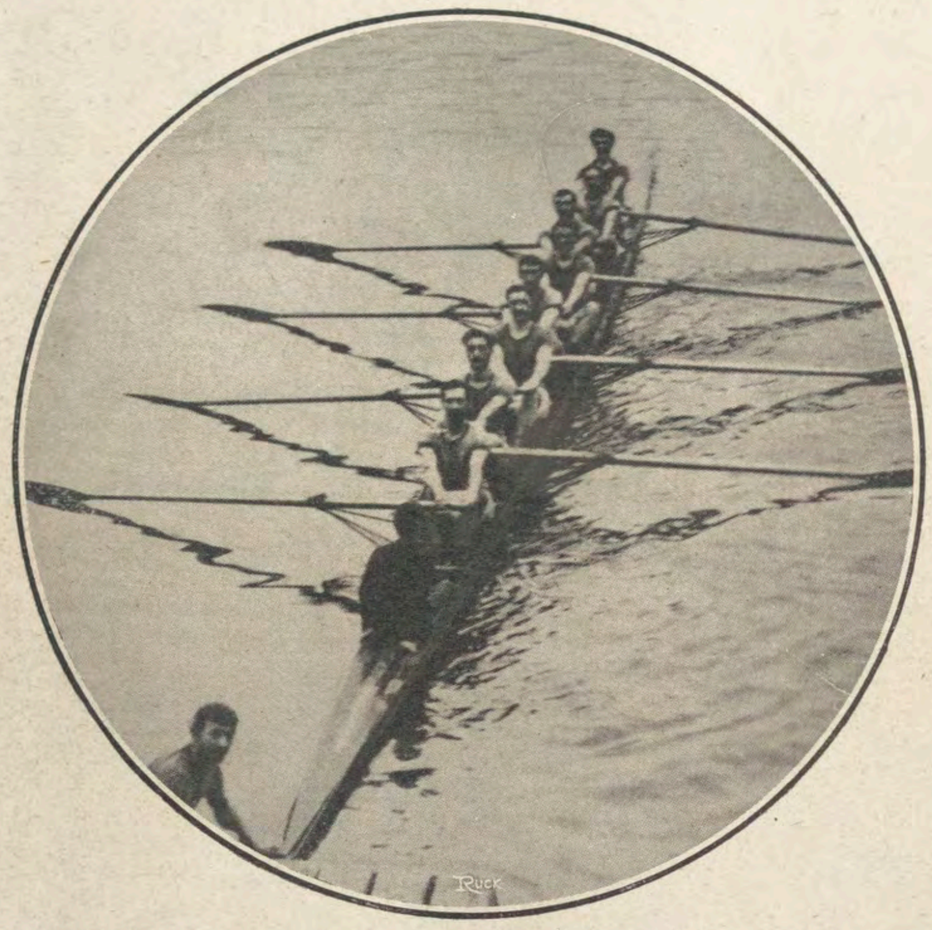
Par Louis Doyen.

La victoire de la Basse-Seine sur les Gantois, la première équipe continentale gagnante du Grand Challenge-Cup, à Henley, ouvre aux équipes françaises toutes les espérances ⌀ Quand aurons-nous un Henley français ?

De retour des régates de Henley, qui constituent véritablement les « Championnats du Monde d'Aviron », je m'attendais à une lutte terrible entre les Gantois et le Cercle nautique de France dans les courses à deux et à quatre, les Grands Prix de Paris, mais je croyais à la victoire assez facile des Belges dans la course à huit rameurs de pointe seniors.

Les Gantois furent vainqueurs dans les deux premières épreuves, mais furent régulièrement battus dans la course à huit, par une équipe dont la plupart des rameurs avaient suivi un entraînement assez sérieux en skiff, à deux ou à quatre, mais n'étaient jamais montés ensemble en outrigger à huit.

L'enthousiasme que provoqua la victoire aussi brillante qu'inattendue de l'équipe de la Société Nautique de la Basse-Seine sur les Castillonnais dans l'épreuve éliminatoire fut à son comble lorsque les Basseiniens prirent la tête, comme la veille, sur un départ foudroyant, et triomphèrent d'une longueur et demie du Club Nautique de Gand, dans la finale du Grand Prix de Paris, après avoir mené la course de bout en bout.



Le huit de la Société nautique de la Basse-Seine, qui a battu le Cercle nautique de Gand.

Les Belges, en effet, venaient de gagner à Henley le Grand Challenge et de rapporter à Gand le glorieux trophée que ni les Américains, ni les Canadiens, ni les Allemands, ni les Français n'avaient réussi à ravir aux invincibles équipes anglaises, depuis la fondation des plus grandes régates du monde, qui remonte au 14 juin 1839.

Le succès de l'équipe mixte du Club Nautique et du sport Nautique de Gand avait été d'autant plus considérable que les journaux anglais ne s'attendaient pas à la victoire des Belges avant les épreuves éliminatoires, mais craignaient beaucoup les « Argonautes » de Toronto, véritables géants, dont plusieurs dépassaient deux mètres, et qui constituaient l'équipe la plus puissante et la plus pesante qui ait jamais existé jusqu'alors. Cependant, la victoire de « Trinity Hal », de Cambridge sur les Canadiens vint singulièrement briser ces pronostics en éliminant les géants de la finale, où figuraient ces Belges dont on parlait mais dont les chronomètres avaient invariablement été supérieurs à ceux de leurs concurrents.

La victoire facile des Gantois sur les Anglais, dans la finale, produisit dans le monde du rowing anglais une déception inattendue, mais fut acclamée très sportivement par nos hôtes d'outre-Manche, qui, cependant, auraient vu avec moins de regret le « Grand Challenge » aller aux Canadiens, car, de cette façon, il ne serait pas sorti de l'Empire.

Tous les journaux anglais s'accordent à dire, dès lors, que le huit de Gand était pour ainsi dire la perfection du style et que c'était l'équipe la plus formidable du continent.

Nous insistons sur la victoire de l'équipe belge à Henley, d'abord parce que c'est la première fois qu'une équipe étrangère bat les Anglais à Henley à huit depuis soixante-sept ans, mais aussi parce que la victoire de la Société Nautique de la Basse-Seine sur le huit « homogène » du Club Nautique de Gand à Paris doit nous servir d'enseignement pour l'avenir et provoquer dans le rowing français le même enthousiasme, la même union et la même persévérance qui ont permis à nos amis les Belges de remporter le plus glorieux trophée de tous, le « Grand Challenge Cup » à huit rameurs.

Il ne faut pas dire, comme certains journaux mal renseignés, que les Français ont battu l'équipe belge d'Henley, car les quatres rameurs du Sport Nautique de Gand qui ramaient en équipe mixte en Angleterre avec les quatre rameurs du Club nautique ne sont pas venus à Paris ; mais il faut reconnaître que l'équipe belge avait une grande valeur et que l'équipe française qui n'avait fait aucun travail d'ensemble avant sa mise en ligne, peut faire d'immenses progrès avec de la discipline et de la persévérance. Il faut souhaiter ardemment que la meilleure équipe française rencontre aux Championnats d'Europe le 9 septembre, le huit mixte belge tel qu'il a couru à Henley, afin de pouvoir établir une ligne exacte entre la valeur de l'équipe française et celle de l'équipe victorieuse du Grand Challenge Cup en Angleterre.

Le Henley français

Pour en revenir aux Grands Prix de Paris, ceux-ci viennent d'être courus pour la première fois le 22 juillet, dans le cadre ravissant de Neuilly, en face du Cercle de l'Ile de Puteaux, dont le dévoué président M. le vicomte de Janzé est un fervent de l'Aviron. — MM. Bodaan et Bouttemy, qui président aux destinées du Comité des Régates Internationales de Paris ont rompu avec la vieille tradition. Qu'ils reçoivent nos félictations mais qu'ils essayent de faire un Henley français en s'inspirant davantage encore des traditions anglaises : le succès dépassera leur attente.

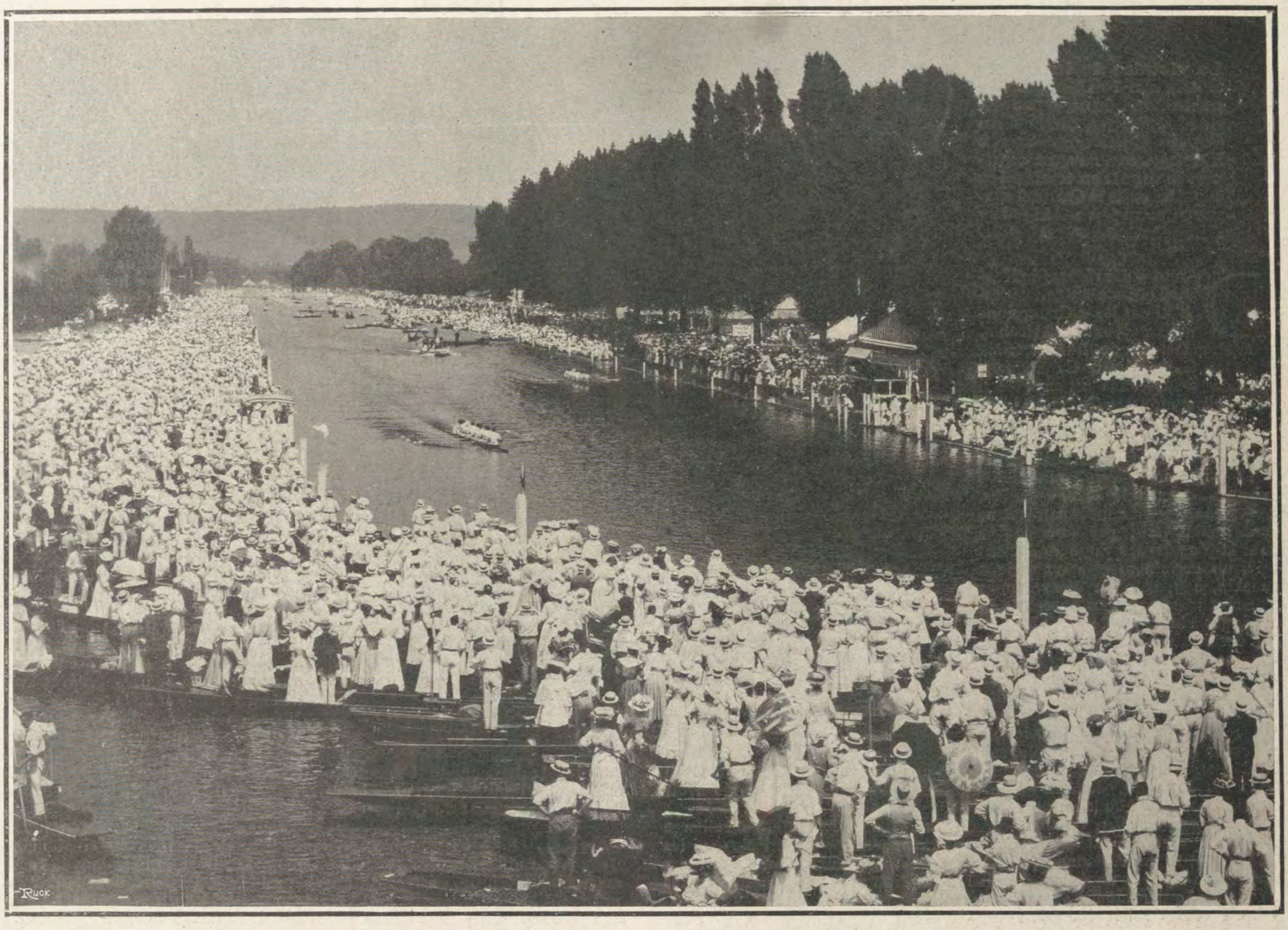
Brown, Louis Doyen, président, Hénon,
Monniot, Delaporte, De La Plane, F. Orlandini,
Hammacher, M. Frébourg, barreur, Roquebert.

L'équipe à huit de la S. N. B. S. et son président.

Venons-nous d'assister à la première journée d'un Henley français ? Je le souhaite ; mais il ne faut pas le comparer au Henley qui a été fondé il y a soixante sept ans en Angleterre et dont l'éclat dépasse actuellement tout ce que l'on peut imaginer au point de vue de l'élégance et de l'affluence considérable des spectateurs.

Les premières régates de Henley eurent lieu le 14 juin 1837 et ne comportaient alors que deux courses le « Grand Challenge Cup » et le « Town Challenge Cup ». Les spectateurs se tenaient sur les rives et non sur la rivière, et le juge arbitre, au lieu de suivre les courses en bateau, les suivait à cheval, comme la plupart des entraîneurs le font maintenant pendant les exercices qui précèdent les épreuves éliminatoires.

Ainsi que le dit le journal *Bell's Life*. « Dès la création des



L'arrivée du Grand Challenge Cup à Henley & Victoire des Gantois.

Notre photogra, hie permet de se rendre compte de la foul: qui se presse, non seulement sur les rives, mais encore sur le fleuve même.

régates à Henley, les spectateurs furent évalués à 9 ou 10.000, les cloches de la ville sonnèrent la plus grande partie de la journée, des coups de canon furent tirés par intervalles et deux orchestres placés sur l'eau jouaient alternativement des airs populaires. »

En 1840, les régates durèrent deux jours et on fonda le « District Challenge Cup » pour outriggers à quatre rameurs avec barreur réservé à certains clubs déterminés. L'année suivante marque la fondation de la « Steward Cup » ouverte à tous les clubs d'Angleterre.

Voilà quels furent les débuts des grandes régates d'Henley. Depuis 1841 les seules courses de fondation qui furent maintenues sont le « Grand Challenge Cup » à huit rameurs avec barreur et la « Stewart Cup » à quatre rameurs qui fut couru sans barreur depuis 1874. On y ajouta les « Diamond Sculls » réservés aux scullers et dont le prix est une paire d'avirons de couple en argent enrichie de rubis et de diamants, puis la course en outrigger à deux de pointe sans barreur (pair-oar) couru depuis 1850 sous le nom de « Silver Goblets ».

En dehors de ces quatre grandes épreuves en skiff, à deux, à quatre et à huit, qui sont le pendant des mêmes courses qui furent courues à Neuilly le 22 juillet aux Grands Prix de Paris, il existe des courses secondaires dont les finales sont courues le même jour et qui sont le pendant de nos courses à quatre et à huit juniors.

Cependant, les courses en double scull et à huit rameurs armement libre n'existent pas à Henley. Les courses à deux et à quatre, ont lieu sans barreur mais ce n'est que depuis 1869 à la suite d'un incident qui mérite d'être noté, que les barreurs furent supprimés dans les courses à quatre.

En 1868, M. W. B. Woodgate chef de nage du quatre de « Brasenose College » se présenta au départ avec son équipe, mais sans barreur. Le starter lui interdit de courir ; l'équipe fit alors asseoir sur le bordage un homme quelconque pris sur l'île qui longe le départ. L'équipe ainsi complétée fut acceptée, mais au mot « go ! » le barreur improvisé s'élança à la nage et l'équipe de Woodgate gagna de très loin sans aucune lutte possible en battant tous les records.

Cet incident fit disqualifier l'équipe, mais servit d'enseignement précieux aux organisateurs, qui créèrent en 1869 un prix spécial pour les quatre sans barreur. En 1872, une seconde course de ce genre fut créée et les barreurs furent supprimés définitivement à quatre.

Dans les courses à huit rameurs, on a toujours exigé un barreur du poids minimum de 8 stones contrairement à nos règlements français qui n'exigent aucun minimum de poids.

Les régates royales d Henley qui, au début, étaient réservées aux Anglais, sont depuis longtemps ouvertes aux rameurs du monde entier, qui doivent se conformer à des règlements très sévères au point de vue de l'amateurisme pur.

Les Français à Henley. Parmi les rameurs français qui figurèrent le plus honorablement à Henley en skiff, il faut citer Alexandre Lein qui, seul, a moralement gagné les Diamond Sculls, car il avait deux longueurs d'avance à cent mètres de l'arrivée lorsqu'il se jeta dans des herbes alors que le champ de course n'était pas balisé. Depuis, Prével, de Nice, et de la Plane, de la Basse-Seine, ne réussirent pas à se classer dans la finale.

La Société Nautique de la Basse-Seine présenta, en 1893, à Henley un excellent quatre composé de MM. Paul Flouest, Stuart Love, Boutillon et Maurice Flouest, qui devait probablement gagner la finale si l'équipe concurrente avait été mise hors de cause sur une réclamation, justifiée du reste, qui n'a pas été déposée, on ne sait pourquoi, entre les mains du juge arbitre. Mais suivant l'appréciation de M Dittmann, qui nous fit l'honneur de nous recevoir à bord du bateau du juge arbitre cette année à Henley avec M. Glandaz, président de la Fédération Française des Sociétés d'aviron, la meilleure équipe française qu'il ait pu voir, et qui n'est pas venue à Henley est celle du Cercle de l'Aviron de Paris, qui battit une forte équipe du London Rowing Club, sur la Seine en automne 1892, à Andrésy, dans le seul match à huit qui ait été couru en France entre Français et Anglais. La plupart des hommes du London avaient fait partie du beau huit, gagnant du Grand Challenge Cup à Henley en 1890.

Voilà un aperçu sur l'origine des régates de Henley et leur développement depuis le 14 juin 1839, époque où elles furent créées. Ces régates durèrent en un seul jour de 1839 à 1850, deux jours de 1850 à 1886, puis trois jours jusqu'en 1906 où elles durèrent quatre jours, avec 69 inscriptions, ce qui constitue le record.

Les grands prix de Paris peuvent devenir un jour le pendant des régates d'Henley et nous souhaitons que les courses à deux et à quatre de pointe aient comme barreur non pas l'homme pris dans l'île par Woodgate et piquant une tête dès le départ, mais bien le rameur le plus expérimenté barrant avec le pied et supprimant à tout jamais l'inutile poids du barreur.

Si les Français sont vainqueurs à huit, cette année aux championnats d'Europe, il est de leur devoir de s'inscrire l'an prochain dans le « Grand » à Henley. Je dirai même que les Mécènes qui formeraient un comité de patronage assez puissant pour envoyer chaque année et sans interruption les meilleurs rameurs français dans les principales épreuves d'Henley, feraient plus que quiconque pour le développement du sport de l'Aviron qui ne tarderait pas à devenir en France comme chez nos voisins d'outre-Manche un sport national.

LOUIS DOYEN.

LE SPORTING-CLUB D'HOULGATE

La délicieuse station d'Houlgate, vient de s'enrichir du plus joli et du plus pittoresque club de tennis qui existe, aussi bien dans les villes d'eaux françaises que dans les stations anglaises. C'est tout simplement l'idéal : le cadre incomparable, le terrain, le nombre de courts, l'élégance du chalet, la société qui s'y presse, tout concourt à rendre célèbre le Sporting-Club d'Houlgate. Nous adressons nos félicitations aux dévoués organisateurs, dont nous publions les portraits, et en particulier à MM. D. de Majo-Durazzo, Février, Labrousse et Pichereau.

Le Sporting-Club d'Houlgate. Le Club house et les terrains.

1. Le Comité du Sporting-Club d'Houlgate : de gauche à droite, MM. Vaussin, trésorier, A. Février, président; T. Rouget, secrétaire adjoint; Tillaye, sénateur, président d'honneur; Labrousse, vice-président; D. de Majo-Durazzo, secrétaire-général; G. Pichereau, architecte du club. — 2. Le chalet, construit dans le plus pur style normand, avec tout le confort moderne. — 3. L'assistance pendant un match de tennis. — 4. Les courts, établis d'après les données adoptées par les clubs d'Angleterre. — 5. Un coin de la pelouse et le chalet à l'heure du thé.

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN

POUR LES COURSES A PIED ET LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

Par Geo W. ORTON

XII (*Suite.*) [1]

LE SAUT EN LONGUEUR

Les Anglais ont renoncé depuis longtemps à disputer la palme aux Américains dans les concours athlétiques. Seuls au monde, les Irlandais peuvent rivaliser avec les athlètes des Etats-Unis, et c'est même l'un d'eux qui détient actuellement le record du monde du saut en longueur

Un bon sauteur en longueur doit être vite, savoir prendre exactement le « take-off » ou appel du pied, être capable d'une élévation suffisante et de faire dans l'air un usage avantageux de son corps. Cela revient à posséder deux qualités : la vitesse et le style. Parlons d'abord du « take-off », qui est la première chose à apprendre.

Le « take-off » ou appel du pied. Dans ce concours, on s'enlève d'une épaisse planche de bois enfoncée dans le sol et de niveau avec lui. Il est nécessaire, pour deux raisons, que le sauteur pose le pied sur cette planche. Le premiere, c'est que ses souliers à pointes y prendront un solide appui et qu'il pourra en conséquence s'élancer de toutes ses force. La seconde, c'est qu'on mesure la distance sautée depuis le bord extérieur du bloc de bois ; donc si l'athlète part en deçà, c'est autant de perdu pour lui. Il y a plusieurs manières d'obtenir un « take-off » précis. En voici une.

Placez-vous à la planche d'appel, retournez-vous et « en partant du pied avec lequel vous sautez » — je suppose que ce soit le « pied droit » — remontez la sente d'élan. Comptez ainsi « dix pas » et faites une marque sur le sol. Recommencez à courir dans la mème direction, comptez « quinze pas » et marquez encore l'endroit. A ce moment, opérez une volte face, placez le « pied gauche » sur la raie que vous venez de tracer et courez vers la planche. En chemin, ayez soin de mettre le « pied droit » sur la première marque : vous devez, dans ces conditions, arriver exactement sur la planche ; vous y arriverez en tout cas au bout d'un certain nombre d'essais. Si vous avez vu les grands sauteurs américains au Racing-Club de France en 1900, vous aurez remarqué qu'ils posaient leur mouchoir sur le gazon, à un certain endroit, le long du sentier d'élan : ils indiquaient ainsi la marque des dix pas. Quand on concourt sur un sautoir dont on n'a pas l'habitude, il est bon, en effet, comme pour le saut en hauteur, de vérifier et de préparer au besoin son « take-off ». Sur le terrain où il s'entraîne d'ordinaire, le sauteur doit arriver mathématiquement sur la planche. C'est un appoint considérable pour l'athlète d'être sûr de son « take-off », car il peut dans ce cas concentrer tous ses efforts sur la puissance du saut.

Le départ.

Après avoir soigneusement repéré son " take off ". le sauteur se place au bout de la ligne d'élan. Son pas calculé l'amènera juste sur la planche d'appel.

L'élévation du saut. Lorsqu'il sera certain de mettre à tout coup le pied sur la planche, le sauteur se préoccupera d'obtenir une bonne hauteur dans le bond. Tout le monde sait qu'un objet lancé dans l'air est ramené vers le sol par l'attraction terrestre, autrement dit par les lois de la pesanteur. Plus ce corps s'est élevé au-dessus du sol, plus longtemps il met à redescendre ; et plus longtemps il reste dans l'air, plus de chemin évidemment il peut parcourir, s'il est animé d'un mouvement de translation. Ce trajet — qu'on appelle la trajectoire du corps — est calculé et modifié en balistique au moyen d'une hausse fixée sur l'arme qui lance le projectile. De mème pour envoyer une pierre le plus loin possible, nous savons très bien qu'il faut lui imprimer un mouvement en hauteur. Le corps de l'athlète projeté en l'air par l'élan de la course et la détente du jarret ne se comporte pas autrement que la pierre lancée à la main ou la balle jaillie du canon d'un fusil. S'il ne s'élève pas à une certaine hauteur, il rencontrera la terre plus tôt. L'athlète devra donc s'habituer à s'enlever haut. Pour cela, il fera comme les tireurs, il se servira d'une hausse — en l'espèce une haie.

En plaçant cette barrière à 3 mètres ou 3 m. 50 de la planche d'appel et en s'exerçant à sauter par dessus notre homme acquerra l'élévation indispensable du bond.

La conduite du corps. Ce n'est pas tout. Le sauteur est en l'air à bonne hauteur. Il doit maintenant favoriser le mouvement de translation par un certain élan donné à tout son corps, par la position des bras et par celle des jambes qu'il faut allonger en descendant. Nous ne nous étendrons pas sur ces détails qui viennent assez naturellement au sauteur. Nos photographies, au surplus, sont très explicites à cet égard. Elles renseigneront suffisamment sur le meilleur usage des membres et du corps tandis qu'on est en l'air et dans le moment que l'on se reçoit sur le sol. Ajoutons seulement que si l'athlète a su tirer parti de toutes les circonstances favorables au saut, l'impulsion du corps sera telle qu'il sera projeté en avant après avoir touché terre au lieu de retomber en arrière, comme il arrive aux mauvais sauteurs.

(A suivre.) Geo W. Orton.

(Traduit et adapté par Raoul Fabens.)

En l'air.

Le sauteur est au milieu de la trajectoire que son corps décrit dans l'espace. Les deux jambes se rapprochent, en vue de la descente.

Le " Take off "

A.-C. Kraenzlein effectuant son meilleur saut (7 m. 50 1/2, aux Relais de Pensylvanie, en 1898), qui fut alors un record du monde. Remarquez l'élévation du corps, bien que le sauteur vienne juste de prendre l'appel du pied et le balancement des bras qui favorise ce mouvement ascensionnel.

La chute.

Les pieds sont projetés en avant pour permettre au sauteur de couvrir la plus grande distance possible et le buste s'incline dans la même direction.

(1) Voir les Nos 398 à 405, 407 et 409.

LES DÉBUTS DES DEUX ANS

Par SAINT-GEORGES.

Les deux ans du prince Murat.
Le prince Murat a ses chevaux à l'entraînement chez Lynham, à Chantilly, et ils sont entraînés sur le terrain des Aigles.

Un canter des deux ans de M. J. de Brémont.
C'est R. Count qui entraîne les chevaux de M. de Brémont. Il les essaie sur la piste de Chantilly.

La date des débuts des poulains de deux ans peut-elle être impunément avancée ? Quel intérêt peut-il y avoir ? La précocité excessive doit-elle être évitée ? Que valent, en vérité, au point de vue de l'avenir, les innombrables jeunes concurrents que l'on jette sur le turf ?

La question de savoir à quelle époque peuvent ou doivent débuter les deux ans a fait verser beaucoup d'encre, a soulevé bien des discussions. La Société d'Encouragement n'a rien voulu entendre. Elle a eu raison, disent ceux qui craignent pour la race du pur sang; elle a eu tort, assurent les gens intéressés à exploiter des sujets précoces, ceux aussi qui objectent que l'instruction d'un cheval est chose coûteuse et que plus on est vite fixé sur son compte, soit directement soit en « pêchant à la ligne », mieux cela vaut.

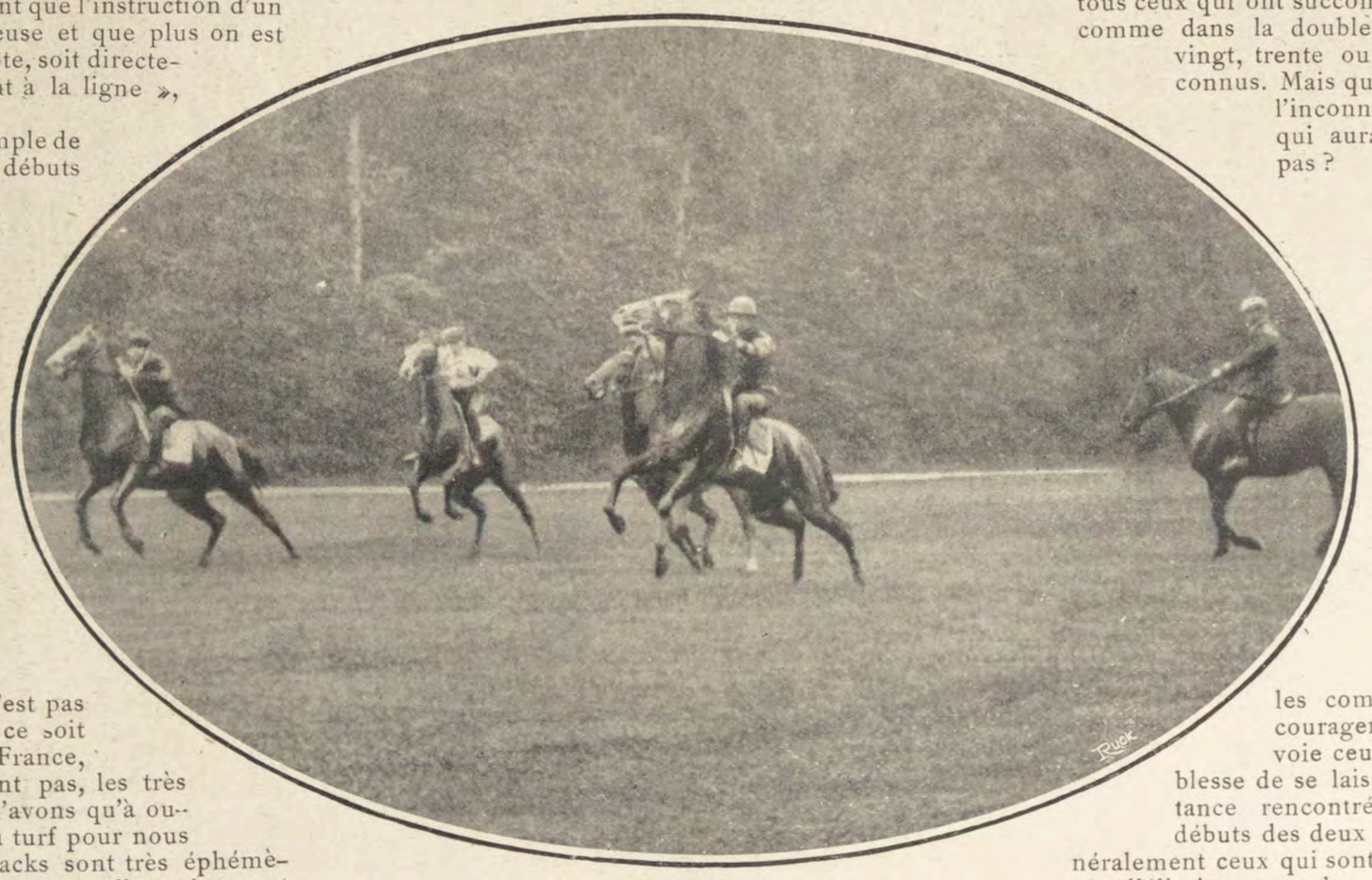
On a invoqué l'exemple de l'Angleterre, où les débuts ont lieu trois mois plus tôt que chez nous.

Or, nos voisins se plaignent maintenant d'avoir exagéré l'orientation vers la précocité et la vitesse; ils passent pour avoir abîmé leurs races par l'abus des encouragements hâtifs et des croisements de flyers. Les sélections sur les chevaux vites ont même produit une modification dans le modèle qui n'est pas sans inquiéter. Que ce soit en Angleterre ou en France, les chevaux ne durent pas, les très bons surtout. Nous n'avons qu'à ouvrir les chroniques du turf pour nous apercevoir que les cracks sont très éphémères. Plus que le surmenage, l'entraînement chez des sujets encore en période de formation, paraît avoir causé des ravages profonds qui se répercutent sur la descendance.

Il est deux arguments adoptés tour à tour par les partisans des débuts hâtifs. Le premier consiste à démontrer que les meilleurs chevaux d'outre-Manche, de futurs gagnants de Derby, même, ont paru en public dès le commencement de la campagne des « two years old », que des exemples célèbres prouvent combien ils s'en ressentirent peu au cours de leur carrière. Il y a sur ce point deux questions distinctes : celle du sujet, et celle de la procréation, de la transmission d'une qualité; il est certain qu'avec un phénomène d'endurance comme l'est et surtout comme l'a été le pur sang, on peut s'attendre à d'incroyables exploits sur le turf et au haras.

Cependant ne doit-on pas craindre que l'exception soit prise pour une généralité? On voit ceux qui ont triomphé, on ignore tous ceux qui ont succombé dans la première comme dans la double tâche; on cite les vingt, trente ou cinquante animaux connus. Mais qui donc peut parler de l'inconnu, c'est-à-dire de ce qui aurait été et qui ne fut pas ?

Malgré toutes les controverses, et principalement l'agacement de nos esprits frondeurs de ne pas user à notre guise de ce qui est notre propriété, nous arriverions peut-être à tomber d'accord sur ceci, que le bon cheval a trop d'argent à gagner pour que le propriétaire ait intérêt à le soumettre de honne heure à de dures exigences, ou que les comités souverains encouragent à entrer dans cette voie ceux qui auraient la faiblesse de se laisser tenter. La résistance rencontrée pour avancer les débuts des deux ans a irrité plus généralement ceux qui sont pressés de réaliser ou d'éliminer ou de se renseigner. Pour ceux-ci, les essais avec les vieux chevaux sont une indi-



Un essai de départ des deux ans de M. de Pourtalès.
Pour habituer les poulains au starting-gate, M. Webb, son entraîneur, a soin de les faire partir en face de la machine.

cation au moins aussi utile que le galop au milieu d'animaux d'un mérite ignoré. De même, on peut éliminer les non valeurs sans attendre les débuts des deux ans. Pour les réalisations d'animaux susceptibles de gagner très tôt dans la saison, c'est une autre affaire. Il est fort probable que l'avancement des dates, au 15 juin, par exemple, ne ferait qu'augmenter la recherche de la précocité et par conséquent le nombre des concurrents, déjà si considérable.

Je ne vois guère que le mutuel qui profiterait de cet état de choses ; la tâche du propriétaire resterait ainsi difficile, et de plus, ayant des animaux venus de races sans avenir, le lendemain lui serait irrémédiablement fermé.

L'entrée dans la lice Il n'est pas sans intérêt, au moment où les jeunes entrent dans la carrière, de suivre ce que firent leurs aînés immédiats, en commençant sur l'hippodrome de Saint-Cloud, le 31 juillet 1905. Belle de New-York jeta la terreur dès la Première Poule de Pouliches. On crut que tout était perdu ! Déjà !... Que M. Edmond Blanc allait sortir de nouveaux invincibles mousquetaires et que désormais le budget du turf était l'objet d'un trust inextricable. La fortune changea aussitôt : Rameau Fleuri fut considéré pour sa victoire dans la Poule des Poulains. Il battait Vincent, Noir et Blanc, Falot, Œillet, Ottoman, Sergent etc. Quel lot !

Le lendemain, à Maisons, Belle Fleur se présenta avec les honneurs de la considération la plus distinguée. Elle succomba contre Huelgoat. Après une autre défaite, elle devait se couvrir de gloire contre Coqsigru, Lison, Djerid et Labadens. Pour le coup, le Prix de Diane était dans sa poche ! Gamaliel battit le favori Beppo et fut l'objet de la plus vive attention. J'aurais honte de donner la nomenclature du champ. Par exemple, l'Omnium de Deux Ans fait connaître Prestige ; il le fait d'ailleurs connaître bien inexactement, car l'opinion sera chaque fois peu favorable à un simple fils du Pompon ne sortant pas d'un grand haras. Il est vrai que si nous exceptons le second, Robinson, qui a récemment trouvé à gagner sa petite course après une absence excusable, nous relevons les noms d'Anisette, Le Connétable, Zampièri, Tyrol, Orangerie... Vous croyez que je vous ferai grâce ? Non, non, vous lirez jusqu'au bout les noms de ces gloires futures qui sont : Hamed, Vigoureux, Concorde, Chant du Cygne, Quatre Bras !

Les Rêves d'Or de Vichy ? Quels rêves ! Désert !... Il bat Quérido et Bethsaïda. Voilà une justice immanente à la manière des deux ans ! Un futur bon second de Derby battu à Vichy par Désert ! Montlieu est dans la course. A Caen, nous voyons au moins des animaux utiles, Chabraque, Huelgoat et Belmar finir devant Polichinelle II. Mais le reste du lot qui prétend aux cueillettes de primeurs, aux lauriers hâtifs !...

Nous sommes à Deauville ; nous voyons poindre Flying Star. On lui oppose Arabie, qu'elle bat. Valse Bleue, Bonbonnière, Carlotta, Rooney sont des compétitrices. Puis on fait grand état d'Hérode II. Jadis on avait au moins un Franco-Russe pour assurer que c'était un nouveau Gladiateur. Hérode II apparaît en terreur, étant par Flying Fox. On paie trois avec enthousiasme. Et il est battu par Plan ! Qui ça Plan ? direz-vous aujourd'hui : Plan ? Mais.. un cheval qui était dans le Prix de Villers, non seulement supérieur à Hérode II, mais encore à Vincent, s'il vous plaît, et à Quinconce, et à Argentan, et à Vaincu et à Prélat !

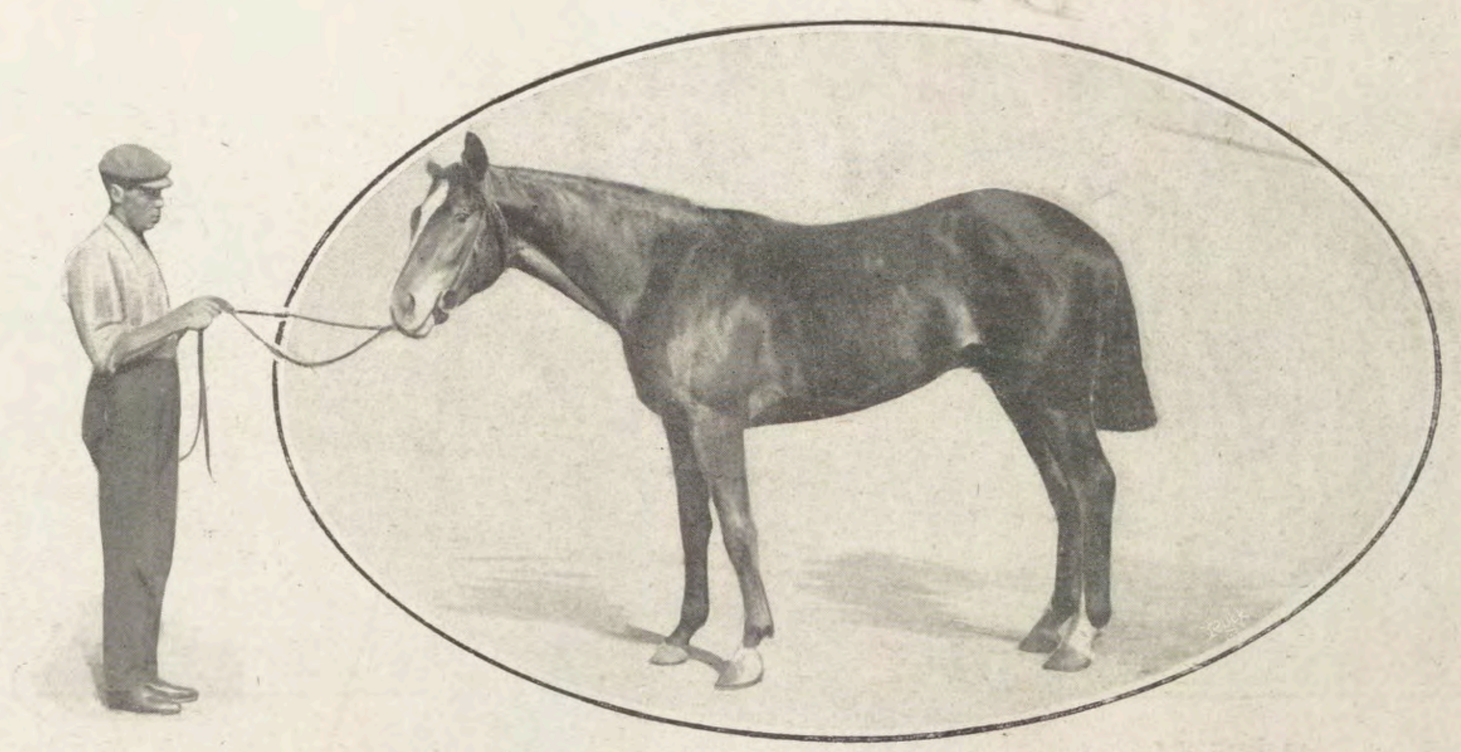
Nous avons enfin une course dans le Prix de Deux Ans. Prestige a raison de Flying Star, par son courage, grâce au bon vieux sang de Consul qu'il a dans les veines ; il rend sept livres et le sexe, l'emporte d'une tête. La jument restera bonne ; mais qu'en eût fait Prestige cette année ? Et il faillit être battu, Beppo est troisième. Le naguère fameux Hérode n'est plus nulle part. N'oublions pas le prix Yacowlef, gagné par Chamant, qui sera payé 40.000 francs et plus. N'a-t-il pas battu Purity, Poudre d'Or, Zélie ? Le Prodigue et le Cyclope ils ne sont nulle part !

Dieppe, cependant, nous révèle une fameuse jument, Citadelle II, fameuse puisqu'elle bat Belle Fleur, et Anisette et Phœnix II, et Galathée !

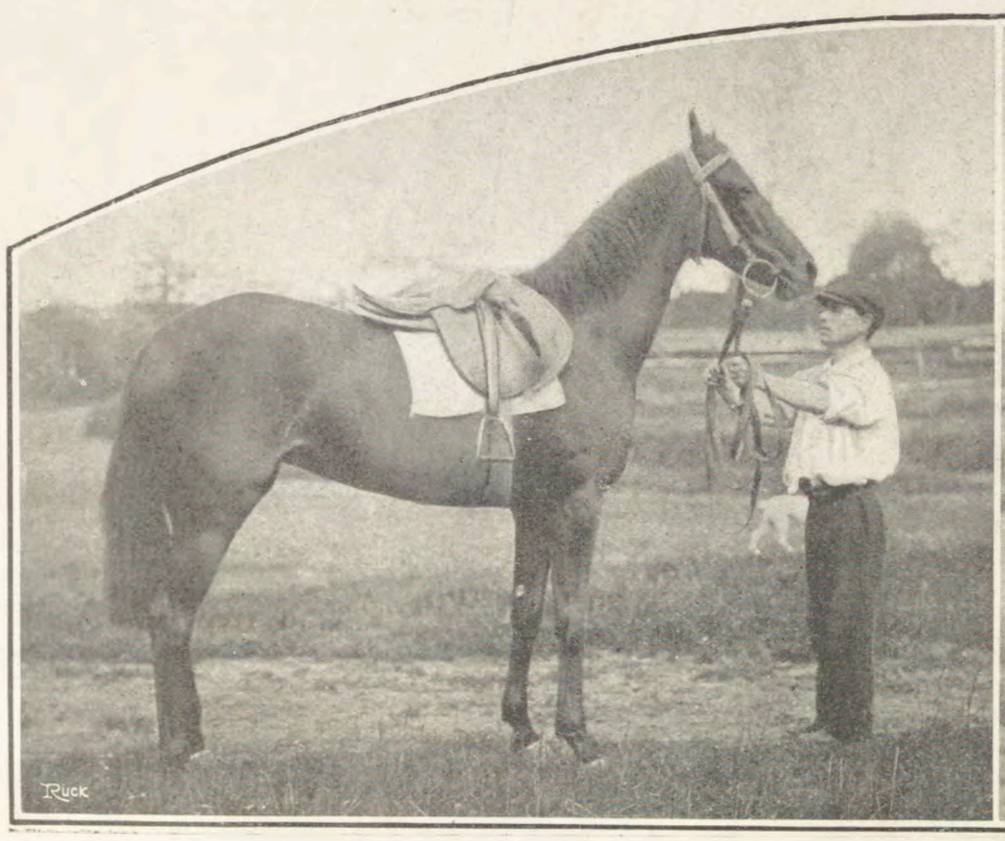
Les premiers critériums à Paris ? c'est un événement. Jugez-en : Syphon se montre supérieur à Rameau Fleuri ; Sly Fox, par Flying Fox, bat ses demi-sœurs, Flying Star et Reine de Naples. Tagliamento est quatrième. Ne parlons pas du reste.

Maintenant, pour finir, nous jetterons un coup d'œil sur les antagonistes de Prestige, autour de Paris ? Ce sont à Maisons, Belle Fleur et Citadelle II, dans le Grand Critérium ; Blue Fly, et Quinconce et Sly Flox ; ensuite, Lecteur et Syphon, ou Cortès ; enfin, Saint-Laurent et le Pyrénéen.

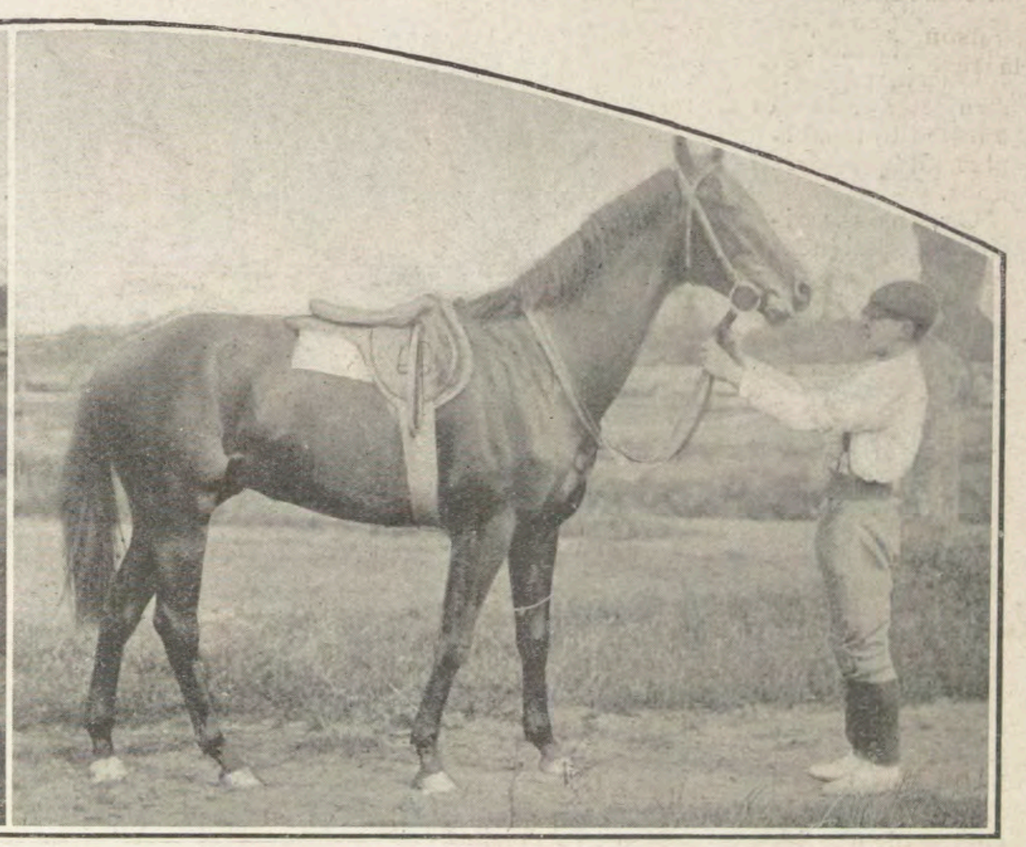
Qu'il s'agisse de l'année de deux ans de Val d'Or ou de celle de Prestige, voilà ce qu'est la campagne qui s'ouvre, pour le bon cheval, la tâche de battre des lévriers sans résistance et sans avenir ; pour un tas de mauvais chevaux la chance de recueillir les avantages de la précocité. Pour ma part, je ne m'associerai jamais au désir que l'on a de priver les aînés du temps qui leur est consacré, au profit de jeunes nullités qui ne valent pas qu'on avance la date des débuts avant la mi-juillet. Et encore ! SAINT-GEORGES.



Patagon.
Poulain bai, 2 ans, par Général Albert et Security à M. E. Leigh.



Zora.
Pouliche b. b. par Perth et Zoé, à M. Veil-Picard, à l'entraînement chez d'Ockhuysen.



Amour Libre.
Poulain b. par Clairon et True Love, à M. Veil-Picard, à l'entraînement chez d'Ockhuysen.